இங்கிலாந்தின்
பொருளாதார வரலாறு
II

தமிழ் வெளியீட்டுக் கழக வரிசை—48



இங்கிலாந்தின் பொருளாதார வரலாறு

இரண்டாம் பகுதி

ENGLISH ECONOMIC HISTORY

PART II

ஆசிரியர்

ஜார்ஜ் டபிள்யூ. சௌத்கேட், பீ.ஏ.,

தமிழாக்கம்

கீ. சீ. இராமசாமி, எம்.ஏ., எம். காம்.

விரிவுரையாளர்,

இஸ்லாமியக் கல்லூரி, வாணியம்பாடி.



தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகம்

தமிழ்நாடு - அரசாங்கம்

First Edition—February, 1964
B. T. P. No. 48.

ENGLISH ECONOMIC HISTORY—Part II

GEORGE W. SOUTHGATE

Translation
K. S. Ramaswamy

PRICE Rs. 6-00

This translation of 'ENGLISH ECONOMIC HISTORY'
by George W. Southgate is published by
arrangement with J. M. Dent & Sons. Ltd., London.

Printed at
Muthukumaran Press,
14-A, Kuppier Street,
MADRAS-1.

அணிந்துரை

(திரு. எம். பக்தவத்ஸலம், தமிழக முதலமைச்சர்)

தமிழைக் கல்லூரிக் கல்வி மொழியாக ஆக்கி நான்கு ஆண்டுகள் ஆகிவிட்டன. குறிப்பிட்ட சில கல்லூரிகளில் பி. ஏ. வகுப்பு மாணவர்கள் தங்கள் பாடங்கள் அனைத்தையும் தமிழிலேயே கற்று வருகின்றனர். தொடக்கத்தில் இருந்த இடர்ப்பாடுகள் மெல்லமெல்ல மறைந்துவருகின்றன. நாடு முழுதும் பரந்துள்ள மாணவர்களின் ஆர்வம் 'தமிழிலேயே கற்பிப்போம்' என முன்வந்துள்ள கல்வி ஆசிரியர்களின் ஊக்கம், பிற பல துறைகளிலும் தொண்டு செய்வோர் இதற்கெனத் தந்த உழைப்பு, தங்கள் சிறப்புத் துறைகளில் நூல்கள் எழுதித் தர முன்வந்த நூலாசிரியர்கள் தொண்டுணர்ச்சி இவற்றின் காரணமாக இத் திட்டம் நம்மிடையே திருப்திகரமாக நடைபெற்று வருகிறது.

பல துறைகளில் பணிபுரியும் பேராசிரியர்கள் எத்தனையோ நெருக்கடிகளுக்கிடையே குறுகிய காலத்தில் அரிய முறையில் நூல்கள் எழுதித் தந்துள்ளனர்.

வரலாறு, அரசியல், உளவியல், பொருளாதாரம், புவியியல், வேதியியல், உயிரியல், வானியல், புள்ளியியல், தத்துவம் ஆகிய பல துறைகளில் தனி நூல்கள், மொழி பெயர்ப்பு நூல்கள் என்ற இருவகையிலும் தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகம் நூல்களை வெளியிட்டு வருகிறது.

இவற்றுள் ஒன்றான இங்கிலாந்தின் பொருளாதார வரலாறு-II என்ற இந்நூல் தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகத்தின் 48ஆவது வெளியீடாகும். கல்லூரித் தமிழ்க் குழுவின் சார்பில் வெளியான 35 நூல்களையும் சேர்த்து இதுவரை 83 நூல்கள் வெளிவந்துள்ளன.

கணக்கிடலாங்காத் தடைகளை எல்லாம் அகற்றித் தமிழன்னை கல்லூரிக் கலையாசனத்தில் அமர்ந்துள்ளாள். எனவே, இவ் வன்னையை வாழ்த்துவோமாக. உழைப்பின் வாரா உறுதிகள் இல்லை; ஆதலின், உழைத்து வெற்றி காண்போம். தமிழைப் பயிலும் மாணவர்கள் உலக மாணவர்களிடையே சிறந்த இடம் பெற வேண்டும்; அதுவே தமிழன்னையின் குறிக்கோளுமாகும். சென்னைப் பல்கலைக் கழகத்தின் பலவகை உதவிகளுக்கும் ஒத்துழைப்புக்கும் நம் மனம் கலந்த நன்றி உரித்தாகுக.

எம். பக்தவத்ஸலம்.

பொருளடக்கம்

இரண்டாம் பாகம்

21. தொழிற்சாலை முறையும் தொழிற்சாலைச் சட்டங்களும்

(Factory System and Factory Acts)

பதினாறும் நூற்றாண்டில் ஆண்களும் பெண்களுமாகத் தொழிலாளர்கள் சேர்ந்து ஒரு கட்டடத்தில் துணி உற்பத்தியில் ஈடுபட்டிருந்ததைப் பற்றி முன்னொரு அதிகாரத்தில் கூறினோம். ஆனால், 1715-ல் தான் விசையால் இயங்கிய எந்திர சாதனங்கள் கொண்ட தொழிற்சாலை தோன்றியது. அது டெர்பியில் (Derby) அமைக்கப்பட்ட ஒரு பட்டு ஆலை. அப்போது அத்தகைய தொழிற்சாலை வேறு ஏதும் இல்லை. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் கடைசிக் கால்பாகத்தில்தான் துணித் தொழிலில் தொழிற்சாலை முறை ஏற்பட்டது.

நூற்றுக்கணக்கான ஆண்டுகளாகத் தொழிலாளர் வேலைச் சூழ்நிலைமீது இங்கிலாந்தில் கட்டுப்பாடுகள் இருந்து வந்துள்ளன. முதலில் தல அதிகாரிகள் இவற்றைச் செயலாற்றினர். பின்னர், தேசீய அரசாங்கம் இதைச் செய்தது. சில விஷயங்களில் தொழிலாளர்களின் நடவடிக்கைகளை ஊர்ப் பழக்க வழக்கங்கள், சட்டத்துக்கு இணையாகக் கட்டுப்படுத்தின. மூன்றும் ஜார்ஜ் அரசாண்ட காலத்தில் தொழில்கள்மீது கில்டுகளின் ஆதிக்கம் மறைந்துவிட்டது. தொழிற்கலைஞர்கள் சட்டத்தின் விதிகளும், அதற்கு மேல் செயலாற்றப்படவில்லை. தலையிடாமைக் கொள்கைகளை அரசாங்கம் பொதுவாக ஒப்புக்கொண்டது: தடையற்ற முழுப் போட்டி மிக நல்லது என்ற முழு நம்பிக்கை அரசாங்கத்துக்கு இருந்தது. மனிதனோடு மனிதன் போட்டி இடுவதோடு மனித வகுப்புகள் ஒன்றோடொன்று இடும் போட்டியும் நல்லதென்று நம்பப்பட்டது. தொழிற்சாலைகள் கட்டுவதிலும் எந்திரங்கள் பொருத்துவதிலும் எவ்வகைக் கட்டுப்பாட்டையும் அரசாங்கம் விதிக்கவில்லை. தொழிற்சாலைகளில் பல, வேறு உபயோகங்களுக்காக முன்னரே கட்டிய கட்டடங்கள். அவை சாதாரணமாக

தொழிற்சாலைகளுக்கு ஏற்றவையாக இல்லை. புதிதாக இதற்கெனவே தொழிற்சாலைக் கட்டடங்கள் அமைக்கப்பட்டாலும், முதலாளிக்குக் கூடுமான அளவு இலாபத்தை அதிகரிக்கும் நோக்கத்தோடுதான் அவை கட்டப்பட்டன. எனவே, தொழிலாளிகளின் சுகாதாரம், சுகம், வசதி, அபாயத்தினின்று பாதுகாப்பு ஆகியவற்றைப் பற்றி எந்த ஏற்பாடும் சிந்திக்கப்படவில்லை. அவற்றில் வெளிச்சம் போதாது; அவற்றில் காற்றோட்டமும் துப்புரவும் இல்லை; அவை அழுக்கடைந்து மக்கள் நெரிசல் அதிகம் கொண்டு இருந்தன. இன்றைய தரங்களோடு ஒப்பிட்டால் அவை வன்மையாகக் கண்டிக்கப்படும் நிலையில் இருந்தன. அபாயகரமான எந்திரங்களைச் சுற்றித் தடுப்பு இல்லை. மோசமான விபத்துகள் பல ஏற்பட்டன. சிலவற்றில் மரணமும் நேர்ந்தது.

தம் ஆலைகளில் பல வேலைகளைப் பெண்களும் குழந்தைகளும் செய்யக்கூடும் என்பதை முதலாளிகள் விரைவில் கண்டு கொண்டனர். அவர்களுக்குக் கொடுக்கும் கூலியோ, ஆண் வேலையாட்களுக்குக் கொடுப்பதைவிடக் குறைவே. 1601-ல் வந்த இரவலர் சட்டம் அனாதைக் குழந்தைகளைத் தொழிற்பயிற்சிக்கு அனுப்பவேண்டும் எனக் கூறியது. எனவே முதலாளிகள் இயல்பாக இரவலர் வேலையகங்களுக்குச் சென்று அனாதைக் குழந்தைகளைத் தொகுதி தொகுதியாகப் பயிற்சியாளர்களாக ஏற்றுக்கொண்டனர். இக் குழந்தைகளைத் தொழிற்சாலைக்கு அழைத்துச் சென்றனர். நாள்தோறும் நெடுநேரத்துக்கு அவர்களிடம் வேலை வாங்கினர். இவ் வேலை, நாளுக்குப் பன்னிரண்டு முதல் பதினாறு மணி வரை நீடிக்கும். ஞாயிற்றுக் கிழமைகளில் கூட அவர்களுக்கு ஓய்வில்லை. ஞாயிறன்றுதான் அவர்கள் எந்திரங்களைத் துடைத்துச் சுத்தம் செய்யவேண்டும். அவர்களுக்கு உணவையும் உடையையும் இருப்பிடத்தையும் ஆலை முதலாளி அளித்தார். சில நல்ல முதலாளிகள் கருணையோடு குழந்தைகளை நடத்தினர்; அவர்கள்மீது மிகவும் அக்கறை கொண்டிருந்தனர். ஆனால், பெரும்பாலான முதலாளிகள் குழந்தை வேலையை வெறும் இலாபம்பெறும் சாதனமாகவே கருதினர் குழந்தைகளின் வேலையை மேற்பார்வை செய்த எந்திர முதலாட்கள் (foremen) அவர்களுக்குக் கசையடியும் பிரம்படியும் கொடுத்து வேலை வாங்கினர். அடிமைத்தனத்துக்கும் இக் குழந்தைகள் இருந்த நிலைக்கும் வித்தியாசம் இல்லை என்று சொன்னால் மிகையாகாது.

குழந்தைத் தொழிலாளிகள் பட்ட பாட்டைப் பொதுமக்கள் உணரவில்லை. அதுபற்றிய செய்திகள் பரவியபோதும் ஐந்து, ஆறு அல்லது ஏழு வயதுக் குழந்தைகள் ஆலை வேலை செய்வதுபற்றி அவர்களுக்கு அதிர்ச்சி ஏதும் ஏற்படவில்லை. தொழிலாளியின் குழந்தை

கள் பதினன்கு, பதினைந்து வயது வரை வேலையில் ஈடுபடாமல் காலத்தைப் படிப்பிலும் பொழுதுபோக்கிலும் கழிக்கவேண்டுமென்ற எண்ணம் நவீன காலத்தின் படைப்பாகும். தொழிற்சாலை முறை ஏற்படுமுன்னரே குழந்தைகள் வேலை செய்தனர். துணி உற்பத்தி குடிசைகளில் நடந்தபோது மூன்று நான்கு வயதான இளங் குழந்தைகள் கூடச் சில எடுபிடி வேலைகளில் உதவி புரிந்திருக்கக்கூடும். ஆகையால், தொழிற்சாலையில் குழந்தைகள் வேலை செய்வதே ஒரு பாவம் என்று அப்போது யாரும் கருதவில்லை.

எனினும், நாளடைவில் குழந்தை உழைப்பின் துயரங்களைப் பொது மக்கள் நன்கு உணர்ந்தபோது, அது பொது மக்களது மனச்சாட்சியைக் கலக்கியது. கருணைமிக்க ஆண்களும் பெண்களும், குழந்தைகள் வேலை செய்யவேண்டும் என்றும் அவர்களை ஓரளவு தண்டிக்கலாம் என்றும் எண்ணினர்; ஆனல் குரூரமாக அவர்களை நடத்திப் போதுமான உணவளிக்காமல் மிக நீண்ட நேரம் வேலை வாங்குவதை அவர்கள் தவறு என்று கருதினர். எனினும், அரசியலாரும் பொருளியலாரும் தொழில் செழிக்கவேண்டுமாயின் அதை அரசாங்கக் கட்டுப்பாட்டினின்று சுதந்திரமாக விட்டுவிடவேண்டுமெனக் கருதினர். தொழிலாளிக்கும் முதலாளிக்கும் இடையே தன்னிச்சையாக இருந்த உறவில் அரசாங்கம் குறுக்கிடலாகாது என்று அவர்கள் கருதினர். பிறர் தலையீடின்றித் தொழிலாளியும் முதலாளியும் பேரம்பேசிச் செய்துகொண்ட ஒப்பந்தம்தான் வேலை உடன்பாடுகளில் மேன்மையானது; அதுதான் திருப்திகரமாக நடக்கும் என்பது அவர்களுடைய நம்பிக்கை.

அதைச் சிறிது ஆராய்ந்தாலே இக் கருத்து எவ்வளவு தவறு என்பது புலனகும். வேலை தேடிவரும் தொழிலாளி முதலாளிக்குச் சமமாக நின்று பேரம்பேச முடியாது. அவன் பெண்டு பிள்ளைகளைக் காப்பாற்றவேண்டியவன்; அவனுக்கு வேலை கிடைக்காவிட்டால் அவனை அண்டியவர்கள் பட்டினி கிடப்பர். முதலாளிக்கோ இவனில்லாவிட்டால் வேறு ஆள் கிடைத்துவிடுகிருன். இந்தச் சூழ்நிலையில் முதலாளி கூறுவதை, அது தொழிலாளிக்குச் சிறிதும் திருப்தி அளிக்காவிட்டாலும், அவன் நிர்ப்பந்தமாக ஒப்புக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. வயதுவந்த தொழிலாளிகளே முதலாளிகளுடன் வேலைச் சூழ்நிலைபற்றிப் பேரம்பேச இயலாதென்ருல், அறிவும் அனுபவமும் குறைந்த குழந்தைகளைப் பற்றிக் கேட்கவே வேண்டாம். அவர்களால் நிச்சயமாகத் திருப்திகரமான வேலைச் சூழ்நிலையைப் பெற முடியாது. எனவே, தாமாக முதலாளிகளுடன் திருப்திகரமான பேரத்தை முடித்துக்கொள்ள இயலாதவர்களுக்கு அரசாங்கம் குறிக்

கிட்டு உதவுவது தலையிடாமைக் கொள்கைக்கு முரணாகாது என்று ஒப்புக்கொள்ளப்படலாயிற்று.

மாஞ்செஸ்டரில் 1784-ல் நீதிபதிகள் கூடி லங்காஷயரில் தொழிற்சாலை முறையிலிருந்த கேடுகளைப்பற்றி ஒரு தீர்மானம் நிறைவேற்றினர். பாரிஷ் பயிற்சியாளர்களைத் தொழிற்சாலைகளில் வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்வதற்கு அவர்கள் சில நிபந்தனைகள் இட்டனர் பயிற்சியாளர்களுக்கு இரவுவேலை கொடுக்கக்கூடாது. நாளுக்குப் பத்து மணி நேரத்துக்கு மேல் அவர்களிடம் வேலை வாங்கக் கூடாது. அப்படி இல்லை என்றால் அவ்வாறு அவர்களை வேலைக்கெடுத்துக் கொள்வதற்கு அனுமதி மறுப்பதென நீதிபதிகள் தீர்மானித்தனர். தொழிற்சாலைகளில் குழந்தைகளின் வேலைச் சூழ்நிலையைப் பற்றி விசாரிக்க 1795-ல் மாஞ்செஸ்டர் சுகாதாரக் கழகம் (The Manchester Board of Health) நிறுவப்பட்டது. அப்போதைய வேலை நிலவரங்கள் குழந்தைகளின் உடல் நலத்தைப் பெரிதும் பாதிப்பதைக் கழகம் கண்டது. அந்நிலையில் தொத்து நோய்கள் பரவின ; வேலை நேரம் மிக அதிகமாக இருந்தது ; குழந்தைகளுக்குக் கல்வியோ, அறவழி அல்லது மதபோதனையோ அளிக்கப்படவில்லை. ஆனால், எல்லாத் தொழிற்சாலைகளிலும் சூழ்நிலை ஒரே மாதிரி மோசமாக இல்லை என்பதையும் கழகத்தினர் கண்டனர். நல்ல முதலாளிகளது ஆலைகளின் சூழ்நிலையும் மோசமான ஆலைகளில் உள்ள அளவுக்கு நலியாதவாறு தடுப்பதற்காகவாவது தொழிற்சாலை விதிகளின் தொகுதி ஒன்று அமைக்கப்படவேண்டுமென்று அவர்கள் கூறினர். சூழ்நிலை வேறுபாடு தொழிற்சாலைகளிடையே எப்போதுமே இருந்திருக்கிறது. சில ஆலைகள் எடுத்துக்காட்டுகளாகத் திகழ்ந்திருக்கின்றன. சீர்திருத்தம் செய்ய முற்படுபவர்கள் பிறவற்றை அந்த நிலைக்கு உயர்த்த வேண்டும் என்றுதான் விரும்புகின்றனர்.

பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் வரிசையாகப் பல தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டன. வேலைச் சூழ்நிலையை அமைத்துக் கொள்வதில் யாருக்கு உதவியும் பாதுகாப்பும் தேவைப்படுகிறதோ, அவர்களுக்கு மட்டும் பாதுகாப்பளிப்பதுதான் இவற்றின் நோக்கம். முதலில் தொழிலாளர்களில் ஒருசிலருக்கு மட்டுமே இப் பாதுகாப்பு அவசியம் என்று பாராளுமன்றம் எண்ணியது. ஆனால், காலஞ் செல்லச்செல்ல வேறு பல் வகைத் தொழிலாளர்களையும் 'பாதுகாப்பளிக்கப்பட்டவர்களுள்' சேர்த்தனர். இச்சட்டங்களில் முதன்முதலில் வந்தவை பயிற்சியாளர்களுக்கு மட்டும் பொருந்தின. பின்னர், பிறவகைத் தொழிலாளர்களுக்காகவும் சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டன. ஆனால், பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் மத்தியில்தான் வயது வந்த

தொழிலாளர்களுக்கும் பிறரைப் போலவே அரசாங்கத்தின் பாது காப்பு தேவை என்பது ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. ஏனெனில், அவர் களும்தான் தமக்காக நியாயமான வேலைச் சூழ்நிலையைக் கேட்டுப் பெறமுடியாமல் இருந்தனர்.[1]

பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டு முழுவதும் விட்டுவிட்டுத் தொழிற் சாலைச் சட்டங்களை எதிர்த்தவர்களுக்கும் ஆதரித்தவர்களுக்கு மிடையே விவாதங்கள் எழுந்தன அவர்களது வாதங்களை இங்குக் குறிப்பிட மட்டும் செய்வோம். அக்காலத்தில், தொழிற்சாலைச் சட் டங்களை எதிர்த்தவர்கள் வெவ்வேறு சமயத்தில் வெவ்வேறு காரணங் களைக் கூறினர். தொழிற்சாலைச் சட்டங்களால் இன்னின்ன தீமைகள் விளையும் என்று அவர்கள் நிமித்தம் கூறியவையனைத்தும் ஒவ்வொன்றாகப் பொய்த்துப் போகவே, வேறு காரணங்களை அவர்கள் காட்டலாயினர். தொழிற்சாலைச் சட்டங்களை வேறு புதுத் தொழில் களுக்குப் பரப்ப எண்ணப்பட்ட ஒவ்வொரு முறையும் உண்மையற்ற பழைய காரணங்களும் மீண்டும் மீண்டும் கூறப்பட்டன. உதாரண மாக, தொழிற்சாலைகளில் குழந்தைகள் வேலை செய்வதை இங்குக் கட் டுப்படுத்தினால் அத்தகைய தடைகளில்லாத வெளிநாடுகளிலுள்ள தொழிற்சாலைகளின் போட்டியினால் இங்கிலாந்தின் விற்பனை குறை யும் என்றும் தொழிற்சாலைகள் நசித்துப் போகும் என்றும் தொழிற் சாலைச் சட்டங்களை எதிர்த்தவர்கள் கூறினர். பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டு முழுவதும் இங்கிலாந்தின் துணித் தொழில் செழிப்பாக நடந்தது இக் கூற்றைப் பொய்யாக்கியது. இருந்தபோதிலும், தொழிற்கூடங்களுக்கு இவ் விதிகளைப் பரப்ப எண்ணியபோதும் இதே வாதங்களை அவர்கள் கூறினர்.

தொழிற்சாலைச் சட்டங்களுக்கு எதிராக அவர்கள் கூறியவற்றுள் சில காரணங்கள் போலி மனிதாபிமானத்தைப் பிரதிபலித்தன. அப் போதுள்ள நிலைதான் தொழிலாளர்களுக்கு நல்லது; வேலைச் சூழ் நிலையை எப்படி மாற்றினாலும் எல்லோருக்கும் வேலை கிடைப்பது முடியாது போய்விடும்; வேலையைக் குறைத்தால் கிடைக்கும் உணவு குறைந்துவிடும்; தொழிலாளிகளின் ஓய்வு நேரத்தை அதிகமாக்கி னால் பாவவினைகளும் குற்றங்களும் அதிகரிக்கும் என்றெல்லாம் அவ

[1] அப்போதும், வயதுவந்தவருக்கு மறைமுகமாகத்தான் பாதுகாப்பளிக்கப் பட்டது. வயதுவந்த ஆண் தொழிலாளி தன் வேலை ஒப்பந்தத்தை நிர்ணயித்துக் கொள்ளும் சுதந்திரத்தை அழிக்கலாகாது என்ற கொள்கையைப் பாராளுமன்றம் என்றுமே கடைப்பிடித்து வந்திருக்கிறது. இருப்பினும் 1847, 1850-ல் வந்த சட் டங்கள் ஆண் தொழிலாளிகளின் வேலை நேரத்தை மறைமுகமாகக் குறைக்குமாறு அமைந்தன. சில அபாயகரமான தொழில்களில் ஆண் வேலையாட்களின் வேலைச் சூழ்நிலைமீது நேரிடையாகக் கட்டுப்பாட்டுக்கும் மேற்பார்வைக்கும் பின்னர்வந்த சட் டங்கள் ஏற்பாடுசெய்தன. துப்புரவு விதிகளும் தொழிலாளர்களின் வயதையும் பாலையும் (sex) கருதாது செயலாற்றப்படுகின்றன.

கள் வாதிட்டனர். நாளடைவில் பக்குவமின்றிக் கூறப்பட்ட வாதங்களுக்கு முக்கியத்துவம் குறைந்தது. ஆனால் பின்னர், வேறு தொழில்களுக்குத் தொழிற்சாலைச் சட்டங்களைப் பரப்ப முயற்சிகள் தோன்றிய போதெல்லாம் தொழிலாளிகள் தாமே சட்டத்தின் பாதுகாப்பைக் கோரவில்லை என்றும், அதனால் அவர்களுக்கு இலாபம் இல்லை என்றும் அடிக்கடி கூறப்பட்டது.

தொழிற்சாலைச் சட்டங்களுக்குக் கோட்பாட்டளவிலும் எதிர்ப்பு இருந்தது. தொழிலாளர் விவகாரங்களில் அரசாங்கம் தலையிடவே கூடாது என்பதுதான் அது. இவ்வெதிர்ப்பு அந்நூற்றுண்டின் முன் பகுதியில் பலமாக இருந்தது. ஆனால், அதற்குப்பின் தலையிடாமைக் கொள்கை ஆதரவு குறைந்ததும் இவ் வாதமும் பலமிழந்தது. வேலையாட்கள் அதிக வேலை வாங்குவதற்கு எண்ணற்ற சான்றுகள் இருந்தன. எனவே, பொதுமக்களும் கட்டுப்பாடு தேவை என்பதை ஒப்புக்கொண்டனர். இருந்தபோதும் தனியார் சுவாதீனத்தை ஆதரித்தவர்கள் அதை நம்ப மறுத்தனர். இக்குறைகள் மிகைப்படுத்தப்படுகின்றன என்றும் நாளடைவில் அரசாங்கக் குறுக்கீடின்றியே எல்லாம் சரியாகி விடும் என்றும் அவர்கள் கூறினர்.

மிகப் பிரசித்திமான பொருளாதார ஆசிரியரான நேசௌ சீனியர், வேலைநாளின் கடைசி மணி நேரத்தில் தொழிலாளிகள் செய்யும் உற்பத்திதான் முதலாளியின் இலாபம் என்ற கருத்தை வெளியிட்டார். வேலை நேரத்தை ஒரு மணி நேரம் குறைத்தால் முதலாளியின் இலாபம் மறைந்து போகும் என்று அவர் கூறினர். இவ் வாதம் தவறு. இதைக் கூறுமுன் சில முக்கிய விஷயங்களை அவர் கருத மறந்தார். வேலை நேரத்தை மிகவும் அதிகரிப்பதால் உற்பத்தி அதிகரிப்பதில்லை என்பதை அறிவிற்பெரிய சில முதலாளிகள் தம் அனுபவத்தில் கண்டுள்ளதை இங்குக் குறிப்பிட்டால் போதும். தொழிற்சாலையில் பன்னிரண்டு மணி நேரத்துக்குப் பதில் பதினொரு மணி நேரம் வேலைவாங்கினால் ஆலையின் உற்பத்தி உண்மையில் பெருகுவதை அவர்கள் கண்டனர். வேலை நேரம் குறைந்தால் வேலையின் தரம் உயருகிறது; தொழிலாளர்களது உடல் நலக்கேடு குறைகிறது. உற்பத்தி பெருகுகிறது. வேலை நேரத்தைப் பத்து மணியாகக் குறைத்த போதும் இவ்விதமே உற்பத்தி பெருகியது. உண்மைப் பிரச்சினை, எது மிகவும் இலட்சியமான (optimum) வேலை நேரம் என்பதைக் கண்டுபிடிப்பதுதான் என்பதைச் சிலர் பின்னர் அறியலாயினர். ஆனால், அதை மிகத் தெளிவாக அறிந்தனர் எனக் கூறமுடியாது.

பெண்களது அரசியல், பொருளாதார, சமூக அந்தஸ்தை உயர்த்த 'பெண்கள் உரிமை' இயக்கம் ஒன்று நடந்து வந்தது.

பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் கடைசிக் கால்பாகத்தில் பெண்களைப் பற்றிப் புகுத்தப்பட்ட விதிகளுக்கு விநோதமாக இவ்வியக்கத்தினின்று எதிர்ப்புத் தோன்றியது. உயர்தர, மத்தியதர வகுப்பைச் சேர்ந்த பெண்கள், வாக்குரிமை பெண்களுக்கு அளிக்கப்படாமை கண்டு வருந்தினர். பெண்களுக்குச் சமூகத்திலிருந்த குறைகளை நீக்கக் கிளர்ச்சி செய்த அவர்கள் தொழிற்சாலைகளில் பெண்கள் வேலைசெய்வதன் மீது கட்டுப்பாடுகள் தோன்றியபோது அதைப் பெண் சமூகத்துக்குச் செய்யப்பட்ட மற்றொரு அநியாயமாகக் கருதினர். பெண்களைத் தொழிற்சாலை வேலையினின்று அடியோடு நீக்குவதற்காக ஆண்களின் தொழிற்சங்கங்கள் இக் கட்டுப்பாடுகளுக்கு ஆதரவளிப்பதாக அவர்கள் எண்ணினர். இக் கருத்து தவறு. படித்த பெண்களைச் சமூகத்தில் உபயோகமான பணிகளில் ஈடுபடமுடியாமல் தடுப்பதை வேண்டுமாயின் அவர்கள் எதிர்க்கலாம். ஆனால், தொழிலாளப் பெண்களை அவ்வாறு யாரும் தடுக்கவில்லை. உண்மையில் அவர்களுக்கு மிக அதிகமான வேலை தரப்பட்டது. அவ்வேலைக்கு மிகக் குறைவான கூலி கொடுக்கப்பட்டது. தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள் பெண்களை ஆலைகளில் எல்லை மீறிக் கசக்கி எடுப்பதைத் தடுக்கவே விதிக்கப்பட்டன. இதனால் மறைமுகமாகத் தம் வேலைச் சூழ்நிலையில் அபிவிருத்தி ஏற்படும் என்ற நம்பிக்கையில் ஆண்களின் தொழிற்சங்கங்கள் இவ் விதிகளை ஆதரித்தன.

முதல் தொழிற்சாலைச் சட்டத்தை ஸர் ராபர்ட் பீல் புகுத்தினர். அது 1802-ல் நிறைவேற்றப்பட்டது. இவரே ஓர் ஆலை முதலாளி (இவரைவிட இவர் மகன் ஸர் ராபர்ட் பீல் பிரசித்தமானவர்). அச்சட்டத்தின் பெயர் 'பயிற்சியாளர்களின் சுகாதாரம், ஒழுங்குச் சட்டம்[1] (Health and Morals of Apprentices Act). பருத்தி, கம்பளித் தொழிற்சாலைகளிலிருந்த பயிற்சியாளர்களுக்கு மட்டும்தான் இது பொருந்தியது. அவர்களது வேலை நேரம் நாளுக்குப் பன்னிரண்டு மணிக்கு அதிகமாகக்கூடாது. 1804 ஜூன் மாதத்திற்குப் பிறகு இரவு ஒன்பது மணிக்குமேல் அவர்களிடம் வேலை வாங்கக்கூடாது. அவர்களுடைய உடை, கல்வி, மற்றும் சமய நெறிகள், அவர்களுக்கு விடுதியில் இடம் தருவது, ஆலைக் கட்டடத்தின் சூழ்நிலை, தொத்து நோய்கள் பரவினால் வைத்திய உதவி ஆகிய விஷயங்களைப் பற்றி இச்சட்டத்தில் விதிகள் இருந்தன. ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் இரண்டு பார்வையாளர்களை (Visitors) அமைதி நீதிபதிகள் நியமிக்கவேண்டும். இப்பார்வையாளர்கள் தொழிற்சாலைகளுக்கு விஜயம் செய்வர். இச்சட்டத்தைத் தொழிற்சாலை முதலாளிகள் மீறினால் இதுபற்றி அவர்கள் புகார் செய்வர். இப்பார்வையாளர்களில் ஒருவர் அமைதி நீதிபதியாகவும்

[1] 1802-ஆம் ஆண்டின் சட்டத்தைத் தொழிற்சாலைச் சட்டங்களில் ஒன்று என்று சொல்வதைவிட இரவலர் சட்டங்களில் ஒன்று என்று கூறலாம்.

மற்றவர் இங்கிலாந்து திருச்சபையின் (Church of England) (அல்லது ஸ்காட்லாந்து திருச்சபையின்) குருவாகவும் இருக்க வேண்டும். பார்வையாளர் முறை நல்ல பலனளிக்கவில்லை. பார்வையாளர்கள் ஆலை முதலாளிக்கு வேண்டியவர்களாக இருக்கலாம். எப்படி இருப்பினும் அதையே தொழிலாகக்கொண்டிராத பார்வையாளர்கள் எப்போதாவது ஒருமுறை விஜயம் செய்வதனால் சட்டம் மீறப்படுவதை எளிதில் கண்டுபிடிக்க முடியவில்லை[1].

அது முற்றிலும் பலனற்ற சட்டமாயிற்று என்று சொல்ல முடியாது. ஏனெனில் இச்சட்டத்தின் பிடியினின்று தப்பச் சில ஆலை முதலாளிகள் அனாதைப் பயிற்சியாளர்களை வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்வதற்குப் பதில் கூலி கொடுத்துக் குழந்தைகளைத் தொழிலாளிகளாக வேலைக்கு வைத்துக்கொண்டனர். இவர்களுக்கு 1802-ல் வந்த சட்டம் பொருந்தவில்லை. நீர் விசைக்குப் பதில் நீராவியைப் பயன்படுத்தி, தூரமான நாட்டுப்புறங்களுக்குப் பதில் பெரிய நகரங்களில் தொழிற்சாலைகள் அமைக்கப்பட்டபோது மிகக் குறைந்த கூலிக்கு நிறையக் குழந்தைத் தொழிலாளிகள் வேலைக்குச் சிரமமின்றிக் கிடைத்தனர். வயது வந்த தொழிலாளிகளின் வருமானம் மிகக் குறைவாக இருந்ததால் தம் குழந்தைகள் வேலைசெய்வதை அவர்கள் அனுமதிக்க வேண்டியதாயிற்று. குழந்தைகளிடம் ஆலையில் நெடுநேரம் வேலை வாங்கினாலும் அவர்களை முதலாளிகள் குரூரமாக நடத்தினாலும் எங்கே தம் வேலை போய்விடுமோ எனப் பயந்து தொழிலாளிகள் அவற்றை எதிர்க்கத் துணியவில்லை. 1815-ல் ஸர் ராபர்ட் பீல் குழந்தைகள் உழைப்பைப் பற்றி ஒரு மசோதாவைக் காமன்ஸ் சபையில் புகுத்தினார். அது சட்டமாகவில்லை. எனினும், அதற்கடுத்த ஆண்டு காமன்ஸ் சபை குழந்தைகளின் வேலைச் சூழ்நிலையைப் பற்றி விசாரிக்க ஒரு கமிட்டியை நிறுவியது. பயிற்சியாளர்களான குழந்தைகள், தொழிலாளிகளான குழந்தைகள் இருவகையினரையும் பற்றி அது விசாரித்தது. நியூ லானர்க்கைச் (New Lanark) சேர்ந்த ராபர்ட் ஓவனது (Robert Owen) தொழிற்சாலை இவ்விஷயத்தில் ஒரு இலட்சியமாக அமைந்தது. பத்து வயதுக்குக் குறைந்த சிறுவர் எவரும் இதில் வேலை செய்யவில்லை. வேலை நேரமும் மிக அதிகமாக இல்லை. எல்லாத் தொழிற்சாலைகளுக்கும் இவ்விஷயங்களில் திட்டமான கட்டுப்பாடுகளை அரசாங்கம் விதிக்கவேண்டுமென ராபர்ட் ஓவன் வற்புறுத்தினார். மேலும், சட்டங்கள் நிறைவேற்றுவதற்கு எதிர்ப்பு இருந்தபோதிலும் 1819-ல் பருத்தி ஆலைகளில் வேலைசெய்த எல்லாக் குழந்தைகளுக்கும் பொருந்துமாறு ஒரு சட்டம் வந்தது. பயிற்சியாளர், தொழிலாளி ஆகிய இருவகைக் குழந்தைகள் விஷயத்திலும்

[1] *1802-ஆம் ஆண்டைய சட்டம் 1878-ல் ரத்தாயிற்று.*

இது அமலாயிற்று. பிற ஆலைகளில் வேலை செய்த குழந்தைகள் விஷயத்தில் இது செல்லவில்லை. ஒன்பது வயதுக்குக் குறைந்த குழந்தைகளை வேலைக்கு வைத்துக் கொள்ளக்கூடாது. பதினாறு வயது ஆகாதவர்களுக்கு ஒரு நாளைக்குப் பன்னிரண்டு மணிக்குமேல் வேலைதரக் கூடாது. உணவு நேரம் ஒன்றரை மணி தரவேண்டும். ஆக, தொழிற்சாலைக் கட்டடத்தில் குழந்தைகள் இருக்கும் நேரம் ஒரு நாளைக்குப் பதின்மூன்றரை மணிக்கு மிகக்கூடாது. ஓவன், ஆர்க்ரைட் ஆகியோரின் தொழிற் சாலைகளில் ஏற்கெனவே நிலவி வந்ததைவிட இச் சட்டம் விதித்த வேலைநேரம் அதிகமே. இச் சட்டமும் முன் வந்ததைப் போலவே சரியாக அமலாகவில்லை. அதைச் சுலபமாக ஆலை முதலாளிகள் மீறினர். 1820, 1825, 1830-ஆம் ஆண்டுகளில் இதன் விவரங்கள் சிலவற்றை மட்டும் திருத்திச் சில சட்டங்கள் வந்தன. இவையனைத்தும் 1831-ஆம் ஆண்டைய சட்டத்தால் ரத்தாயின.

1831-ஆம் வருடம் வந்த தொழிற்சாலைச் சட்டம் பஞ்சாலைகளில் பதினெட்டு வயதுக்கு உட்பட்ட இளைஞர்களிடம் நாளைக்குப் பன்னிரண்டு மணிக்குமேல் வேலை வாங்கக் கூடாது என்றது. சனிக்கிழமைகளில் வேலை நேரம் ஒன்பது மணிதான். இருபத்தொரு வயதுக்குக் குறைந்த இளைஞர்களுக்கு இரவு வேலை தரக்கூடாது என்றும் இச்சட்டம் கூறியது.[1] முன் வந்த சட்டங்களைவிட இது எவ்விதத்திலும் அதிகப் பலன் தரவில்லை. அவற்றைப் போல இதுவும் பஞ்சாலைகளை மட்டுமே சார்ந்தது. ஆலை முதலாளிகள் இதை வெளிப்படையாக மீறினர். ஓரிருமுறை வழக்குகள் தொடுக்கப்பட்டன. ஆனால் சட்டத்தை மீறியதற்கு அபராதம் கட்டவேண்டிய ஆலை முதலாளிகள் சில சமயம் அவ்வபராதத்தைத் தொழிலாளர்களின் ஊதியத்திலேயே வெட்டிச் செலுத்தினர்.[2]

ஆனால், இறுதியில் ரிச்சர்டு ஓஸ்லர் (Richard Oastler), மைக்கல் சாட்லர் (Michael Sadler) போன்ற தொழிற்சாலைச் சீர்திருத்த வாதிகள் பொதுமக்களை இவ்விஷயத்தில் ஆர்வம்காட்டவைத்தனர். அதற்கு முன் முப்பது ஆண்டுகளாக ஆலை முதலாளிகள் சட்டத்தை வெளிப்படையாக மீறும் நிலை தொடர்ந்து நடப்பதை அனுமதிக்கக்கூடாது என்பதை அரசியல்வாதிகளும் உணர்ந்தனர். மேலும் விசாரணைகள் நடந்து சான்றுகள் சேர்க்கப்பட்டன. காமன்ஸ் சபையில் ஆஷ்லி பிரபு (Lord Ashley) முன்னின்று தொழிற்சாலைச் சீர்திருத்தம் ஏற்

[1] *1831-ஆம் ஆண்டின் சட்டப்படி, தொழிற்சாலை எந்திரங்கள் இரவிலும் ஓடினால் தடைவிதிக்கப்பட்ட எவரும் வேலை செய்து கொண்டிருக்கவில்லை என நிரூபிப்பது ஆலை முதலாளியின் பொறுப்பு.*

[2] *இச்சட்டம் 1833-ஆம் ஆண்டைய சட்டத்தினால் ரத்தாகியது.*

பட வேண்டுமென வற்புறுத்தினர். 1835-ல் ஆல்தார்ப் (Lord Althorp) ஒரு மசோதாவைப் புகுத்த அது சட்டமாயிற்று. நன்கு பலனளித்த முதல் தொழிற்சாலைச் சட்டம் என அதைக் கூறலாம். பட்டாலைகளைத் தவிரப் பிற துணி ஆலைகளனைத்துக்கும் அது பொருந்தியது[1]. ஒன்பது வயதாகாத சிறுவர்களை வேலைக்கு வைப்பதை அது தொடர்ந்து தடை செய்தது[2]. ஒன்பது வயதுக்கும் பதின்மூன்றுக்கும் இடையே ஆன குழந்தைகள் நாளுக்கு ஒன்பது மணி நேரம் வரை வேலை செய்யலாம்.[3] வாரத்துக்கு நாற்பத்தெட்டு மணி நேரம் வேலை செய்யலாம். தினமும் இரண்டுமணி நேரமாவது அவர்கள் பள்ளிக்கூடம் செல்லவேண்டும். பதின்மூன்று வயதுக்கும் பதினெட்டுக்கும் இடையே ஆன இளந்தொழிலாளர்கள் தினமும் பன்னிரண்டு மணி நேரம்வரை வேலை செய்யலாம்[4]. வாரத்துக்கு அறுபத்தொன்பது மணி நேரம். அவர்களுக்கும் இரவு வேலை கொடுக்கக் கூடாது.[5] இச் சட்டத்தை யாரும் மீறிவிடாமல் பார்த்துக்கொள்ள நான்கு தொழிற்சாலைக் கண்காணிப்பாளர்கள் (Factory Inspectors) நியமிக்கப்பட்டனர். சட்டத்தை மீறிய ஆலை முதலாளிகளுக்கு அபராதம் விதிக்கும் உரிமையை அவர்கள் பெற்றிருந்தனர்.

1833-ஆம் ஆண்டின் தொழிற்சாலைச் சட்டத்தின் முக்கியத்துவத்தை மிகைபடக் கூறமுடியாது; அடிக்கடி அதன் விதிகளில் சில திருத்தியமைக்கப்பட்டன. ஆனால், அதன் கொள்கைகள் நெடுநாளைக்குத் தொழிற்சாலைச் சட்டங்களின் அடிப்படையாக விளங்கின. அச் சட்டத்தைப் போன்ற சட்டங்களைப் பிற நாடுகளும் இயற்றின. இதற்கு முன் வந்த சட்டங்கள் பஞ்சாலைகளுக்குமட்டும் பொருந்தின. இச்சட்டம் அவ்வாறன்றி பட்டல்லாத வேறு எந்தத் துணியையும் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலைகளனைத்துக்கும் பொருந்திற்று. இச்சட்டம்

[1] 1833-ஆம் ஆண்டைய சட்டத்தில் பட்டாலைகளிலும் இரவு வேலைக்குத் தடையிருந்தது. இவ்வாலைகளில் குழந்தைகளின் வேலை நேரம் நாளுக்குப் பத்து மணி நேரத்துககு அதிகமாகக்கூடாது.

[2] வயது பற்றி ஒரு மருத்துவரின் சான்றிதழ் தேவை.

[3] இச்சட்டத்தை அமல் செய்வதில் சலுகை தரப்பட்ட மாற்றக் காலம் (transition period) ஒன்று இருந்தது. இதன் விளைவாக ஏற்கெனவே ஆலையில் வேலை செய்த பத்து, பதினொரு வயதுக் குழந்தைகள் அரை நேர முறையின் கீழ் வரவில்லை.

[4] பன்னிரண்டு மணி நேர வேலையை ஆதரித்தவர்களும் எதிர்த்தவர்களும் இருவருமே எல்லா ஆலைத்தொழிலாளிகள் விஷயத்திலும் இது அமலாகும் என்று தான் எதிர் பார்த்தனர் என்று எண்ண இடமுள்ளது. ஏனெனில் ஆலையில் உள்ள பலவகைத் தொழிலாளர்களின் வேலைகள் ஒன்றோடொன்று தொடர்பு கொண்டுள்ளன. பாராளுமன்ற விவாதங்களினின்று இது நன்கு புலனாகியது. ஆனால் ஆலை முதலாளிகள் ஆள்மாற்றுமுறையைக் (Relay system) கடைப்பிடித்ததனால் எதிர்பார்த்த விளைவு ஏற்படவில்லை.

[5] இரவில், அதாவது இரவு 8-30 மணியிலிருந்து காலை 5-30 வரை.

குழந்தைகளுக்குப் பாதிநேர முறையைப் (half-time system) புகுத்தியது. பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் தொழில் வாழ்க்கையில் இம்முறை முக்கியமான பங்கு கொண்டிருந்தது. குழந்தைகளுக்குக் கட்டாயமாகக் கல்வியளிப்பதையும் இது தொடங்கியது. எல்லாக் குழந்தைகளும் பள்ளிக்கூடம் போகவேண்டிய கட்டாயம் ஏற்படாவிடினும் தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்தவர்களுக்கு மட்டுமாவது அது முதல் ஓரளவு கல்வி வசதி கிடைத்தது. முந்திய சட்டங்களில் பார்வையாளர்களின் நியமனத்துக்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்தது. இச்சட்டம் அதற்குப் பதில் கண்காணிப்பாளர்களை (இன்ஸ்பெக்டர்களை) நியமிக்க வழி செய்தது. இதனால் சட்டத்தை நன்கு அமல்செய்ய முடிந்தது. பார்வையாளர்கள் உள்ளூரைச் சேர்ந்தவர்கள்; அதையே தொழிலாகக் கொண்டவர்களுமல்லர்; அவர்களுள் பலர் ஆலை அதிபர்களுக்கு மிகவும் நண்பர்கள். கண்காணிப்பாளர்களோ ஊருக்குப் புதியவர்கள். அவர்கள் முழுநேரமும் இவ்வேலையிலேயே ஈடுபட்டனர். ஆலை அதிபர்கள் பக்கம் சாராமல் தம் வேலையைச் செய்தனர். (நாளடைவில் கண்காணிப்பாளர்களின் எண்ணிக்கையை அரசாங்கம் அதிகரித்தது.)

இச் சட்டம் எல்லா விஷயங்களிலும் சரியானது என்று சொல்ல முடியாது. ஓரிரு விஷயங்களில் அது பிற்போக்கு இயல்பையும் பெற்றிருந்தது. சட்டப்படி இரவுவேலை செய்யக் கூடிய தொழிலாளியின் வயதை இருபத்தொன்றிலிருந்து பதினெட்டாகக் குறைக்க அதில் ஒரு விதி இருந்தது. இவ்வாறு நேரிடையாக இதற்கு வழி செய்ததோடு 1831-ஆம் ஆண்டின் சட்டத்தை ரத்துசெய்ததால் மறைமுகமாகவும் இப்பிற்போக்கான ஏற்பாட்டுக்கு வழிசெய்தது. குழந்தைகளுக்கு அறநெறி போதனையும் சமய போதனையும் கொடுப்பது பற்றி முன்னிருந்த சட்டங்கள் செய்த ஏற்பாட்டை அது தொடர்ந்து செய்யவில்லை. ஆனால், இதில் இருந்தவாறு கண்காணிப்பாளர்களே அபராதம் விதிக்க உரிமை பெற்றதும் சரியானதல்ல. சட்டத்தை மீறியதாகக் குற்றம் சாட்டப்பட்ட ஆலை அதிபருக்கு ஒரு சுதந்திரமான நீதிபதியின் முன் அதை மறுத்துத் தன் கட்சியை எடுத்துரைக்க வாய்ப்பு அளிக்கப் பெறவில்லை.

தொழிற்சாலைச் சட்டங்களை ஆதரித்தவர்களுக்கும் எதிர்த்தவர்களுக்கும் இடையே நடந்த விவாதம் இச்சட்டம் நிறைவேறியதோடு முடியவில்லை. அவற்றை எதிர்த்தவர்கள் நல்ல பொருளாதாரக் கொள்கைகளுக்கு இச் சட்டம் முரணானது என்று உறுதியாக நம்பினர். அதைச் செயலற்றதாக்கப் பல வழிகளில் முயன்றனர். தாக்குவது தான் தற்காப்புக்கு நல்லவழி என்ற கொள்கைப்படி எல்லாத் தொழிற்சாலைகளிலும் பத்து மணி நேர வேலை அமலாக வேண்டும் என்ற

கிளர்ச்சியைச் சீர்திருத்தவாதிகள் தொடங்கினர். 1833-ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தின் நடைமுறையில் கஷ்டங்கள் தோன்றலாயின. வயதுச் சான்றிதழ்கள் உண்மையாக இல்லே; குழந்தைகள் ஆள்மாற்று முறையில் வேலே செய்தனர்; இதனுல் சட்டம் மீறப்பட்டதா என்பதைக் கண்டு பிடிக்கமுடியவில்லே. மெல்பர்ள் பிரபுவின் (Lord Melbourne) அரசாங்கம் இச் சட்டத்தை அமல் செய்வதில் மிகவும் தயக்கம் கொண்டிருந்ததாகச் சந்தேகிக்கப்பட்டது. ஆனுல், ஸர் ராபர்ட் பீலேப் (Sir Robert Peel) பிரதம மந்திரியாகக்கொண்டு கன்சர்வேடிவ் கட்சி 1841-ல் பதவியேற்றபோது சீர்திருத்தவாதிகளின் நம்பிக்கை தளிர்த்தது. அடுத்த சில ஆண்டுகளில் தொழிற்சாலேச் சீர்திருத்த இயக்கத்துக்கும் தானியச்சட்ட இயக்கத்துக்கும் நெருங்கிய தொடர்பு இருந்தது.[1]

1844-ல் பீலின் தொழிற்சாலேச் சட்டம் நிறைவேறியது. இது ஆல்தார்ப்பின் சட்ட விதிகளேப் பலவகையில் திருத்தியது; பரப்பியது. (பட்டு ஆலேகள் தவிர) எந்திரங்கள் பயன்பட்ட எல்லாத் துணி தொழிற்சாலேகளுக்கும் இது பொருந்தியது. தொழிற்சாலேயில் ஒரு குழந்தை வேலே செய்யத் தொடங்கக்கூடிய வயது எட்டாகக் குறைக்கப்பட்டது; இது தவறுதான். எனினும், 1836-ல் பிறப்புப் பதிவுமுறை அமலுக்கு வந்துவிட்டதால் வயதைத் திட்டமாக நிரூபிக்க வழியுண்டாயிற்று என்பதை மறக்கலாகாது. பழைய சட்டங்களில் குறைந்தவயதுவரம்பு ஒன்பதாக இருந்தபோதிலும் ஏழெட்டு வயதுக் குழந்தைகளேயும் அவர்களுக்கு ஒன்பது வயது ஆகிவிட்டது என்று சொல்லி வேலேக்கு வைத்துக்கொண்டிருக்கலாம். 1844-ஆம் வருடச் சட்டம் மருத்துவரின் சான்றிதழை மட்டும்தான் வயதை நிரூபிக்கக் கேட்டது. ஆனுல் பின் சில ஆண்டுகளில் அதிகாரிகள் வழங்கிய பிறப்புச் சான்றிதழைக் காட்டி வேலேக்கு விண்ணப்பிப்பவர் தம் வயதை நிரூபிக்கவேண்டுமென விதிக்கப்பட்டது. பாதிநேர வேலே முறையிலும் இச்சட்டம் திருத்தம் செய்தது. அதன் பிறகு எட்டு வயதுக்கும் பதின்மூன்றுக்கும் இடையே உள்ள குழந்தைகளின் வேலே நேரம் தினத்துக்கு ஆறரை மணி நேரத்துக்கு மிகலாகாது; அவர்கள் பள்ளிக்கூடத்தில் மூன்று மணி நேரத்தைச் செலவிட வேண்டும். அல்லது அதற்குப் பதிலாக ஒருநாள் வேலேக்கு, மறுநாள் பள்ளிக்கு என்று, மாறி மாறிப் போகலாம். இம்முறையைக் கடைப்பிடித்தால் ஆலேயில் வேலே பத்து மணி நேரத்துக்கு அதிகமாகலாகாது. பிறவற்றைவிட நன்கு நிர்வகிக்கப்பட்ட தொழிற்

[1] ஆலே முதலாளிகள் அவ்வேளேயில் தொழிற்சாலேச் சட்டங்களே எதிர்த்தனர்; தடையிலா வாணிபத்தை ஆதரித்தனர். டோரிகளான (Tories) நிலக்கிழார்கள் தடையிலா வாணிபத்தை எதிர்த்தனர்; தொழிற்சாலேச் சட்டங்களுக்கு ஓரளவு ஆதரவளித்தனர்.

சாலைகளில் இம் மாற்றுமுறை கடைப்பிடிக்கப்பட்டது. குழந்தைகள் இரண்டு பகுதிகளாக (shifts) வேலைக்கு அமர்த்தப்பட்டனர். அவை அடுத்தடுத்த நாட்களில் வேலை செய்யும். இளந் தொழிலாளிகளின் வேலை நேர வரம்பு, நாளுக்குப் பன்னிரண்டு மணி நேரமாகவே வைக்கப்பட்டது. பெண்களின் வேலை நேரமும் அதே அளவுக்குக் குறைக்கப்பட்டது. இதனால், அவ்வேளைக்கு, வயதுவந்த ஆண்களைத் தவிர வேறு எல்லா வகைத் தொழிலாளிகளுக்கும் சட்டம் பாதுகாப்பு அளித்தது.

குழந்தைகளையும் சட்டம் பாதுகாத்த பிறவகைத் தொழில்களையும் ஆள் மாற்றும் முறைப்படி (relays) வேலைக்கமர்த்திச் சட்டத்தை முதலாளிகள் மீறுவதைத் தடுக்க அரசாங்கம் முயன்றது. பன்னிரண்டு மணிநேர வேலை என்பது அத்தகைய தொழிலாளி வேலை செய்யத் தொடங்கிய உடனே ஆரம்பிக்கிறது; உணவு நேரமும் வேலை நேரமும் ஏதாவது ஒரு பொதுக் கடிகாரத்தின் மணிப் பிரகாரம் நிர்ணயிக்கப்படவேண்டும். இளைஞர்களுக்கும் பெண்களுக்கும் ஒரே சமயத்தில் சாப்பாட்டு நேர ஓய்வு அளிக்க வேண்டும். வேலை செய்யுமிடத்திலேயே உண்ணக்கூடாது என்றெல்லாம் அச் சட்டம் உத்தரவிட்டது. இச் சட்டத்தில் மற்றொரு வகை விதிகளும் இருந்தன. அபாயகரமான எந்திரங்களைச் சுற்றித் தடுப்பு வேலி இடவேண்டும் என்றும் இளைஞர்களை ஓடும் எந்திரங்களைச் சுத்தம் செய்யவோ அவற்றில் எண்ணெய் விடவோ சொல்லக்கூடாது என்றும் அது கூறியது.

சில துறைகளில் தொழிற்சாலைக் கண்காணிப்பாளர்களின் உரிமைகள் மிகுதிப்படுத்தப்பட்டன. ஆனால் அபராதம் விதிக்கும் உரிமையை அவர்கள் இழந்தனர். சட்டத்தை மீறிய ஆலை அதிபர்கள் மீது உள்ளூர் நீதிபதிகள் முன் குற்றம் சாட்டப்பட்டது. இது முன்னிருந்ததைவிட மேலான முறையாகும். குற்றவாளி தன் கட்சியை எடுத்துரைக்க முடிந்ததனால் இது நியாயமான முறையாகும். தவிர, இவ் வழக்குகளில் இவ் விஷயங்களை நன்கு ஊரறிந்ததனால் ஆலை அதிபர்கள் சட்டத்தை மீறத் தயங்கினர்.

பத்து மணிநேர வேலைக்கான கிளர்ச்சி தொடர்ந்து நடந்தது. 1847-ல் நிறைவேறிய பீல்டனின் (Fielden) தொழிற்சாலைச் சட்டம் இதை ஒப்புக்கொண்டது. ஆனால், இச் சட்டம் அமைந்திருந்த வகையில் ஆள் மாற்றும் முறையை மீண்டும் கடைப்பிடிக்க வழியுண்டாயிற்று. தொழிற்சாலை பதினைந்து மணி நேரம்—அதாவது காலை ஐந்தரை மணியிலிருந்து இரவு எட்டரை வரை நடந்தது. ஆள் மாற்றுமுறை நடந்து வந்ததால் இச் சட்ட விதிகளின்படி

ஆலை முதலாளிகள் நடத்துகிருர்களா இல்லையா என்று கண்டு பிடிக்க முடியவில்லை. உண்மையில் பல தொழிற்சாலைகளில் சட்ட விதிகள் மீறப்பட்டன. இதை ஆஷ்லீ பிரபு (Lord Ashley) பாராளு மன்றத்தின் கவனத்துக்குக் கொணர்ந்தார். 1850-ல் ஸர் ஜார்ஜ் கிரே (Sir George Grey) மற்ருெரு சட்டத்தைப் பிரேரேபித்தார். இச் சட்டம் பெண்களுக்கும் இளைஞர்களுக்கும் வேலை நேரத்தைக் குறிப்பிட்டது. காலை ஆறிலிருந்து மாலை ஆறு மணி வரைதான் அவர்களிடம் வேலை வாங்கலாம். உணவுக்காக ஒன்றரை மணி நேரம் அனுமதிக்கவேண்டும். எனவே, வேலை செய்யும் நேரம் தினத்துக்குப் பத்தரை மணி நேரமாயிற்று. வாரத்துக்கு அறுபது மணி நேர வரம்பும் குறிக்கப்பட்டது. சனிக்கிழமை பகல் இரண்டு மணிக்கு வேலை முடிந்துவிடவேண்டும். இச் சட்டத்திஞல் பெண் களையும் இளைஞர்களையும் பொறுத்தவரை ஆள் மாற்று முறையைக் கையாள வழியில்லாது போயிற்று. ஆஞல் குழந்தைகள் விஷயத்தில் சட்டத்தை மீற இன்னமும் வழி இருந்தது. 1850-ஆம் ஆண்டுச் சட் டம் அமைப்பில் 1847-ஆம் வருடச்சட்டத்தின் திருத்தமே. 1844-ஆம் ஆண்டுச் சட்டம்தான் குழந்தைகள் உழைப்பைக் கட்டுப்படுத்தியது. எனவே, குழந்தைகளை இன்னமும் காலை ஐந்தரையிலிருந்து இரவு எட்டரை வரையிலும் வேலை வாங்க முடிந்தது. 1853-ல் ஒரு திருத்தச் சட்டம் வந்த பின்னரே இக் குற்ற நிவர்த்தி ஆயிற்று.

துணித் தொழிற்சாலை வேலையைப் பொறுத்தவரை, தடையிலா வாணிபக் கொள்கை கைவிடப்பட்டதை 1850-ல் நிறைவேறிய சட் டம் குறிக்கிறது. 1850-ல் இருந்த அளவில் தொழிற்சாலை விதிகள் பெண்கள், குழந்தைகள், இளைஞர்கள் ஆகியோரின் வேலையை நேரி டையாகக் கட்டுப்படுத்தின. ஆடவர்களின் வேலை இவர்களது வேலையைப் பொறுத்திருந்த அளவுக்கு, ஆடவர்களது வேலை நேரத்தையும் அவை மறைமுகமாகக் கட்டுப்படுத்தின.

வேறு புதுச் சட்டங்கள் இத்துறையில் ஏற்படுவதற்குப் பல ஆண்டுகள் ஆயின. இக்காலத்தில் முதலாளிகள் அப்போதிருந்த தொழிற்சாலை விதிகளை ரத்து செய்ய உறுதியுடன் முயன்றனர். ஆஞல், அவர்கள் முயற்சி வெற்றி பெறவில்லை. அடுத்த முறை தொழிலாளரின் வேலைச் சூழ்நிலைப் பிரச்சினையின்மீது பொதுமக் களின் கவனம் சென்றபோது துணித் தொழில் மட்டுமன்றி வேறு பல தொழிற்சாலைகளிலும் கட்டுப்பாடுகள் தேவை என்பதை அவர் கள் உணர்ந்தனர். இது பல ஆண்டுகளாகத் தெரிந்த விஷயமே. ஆஞல் துணித்தொழில் வேலை நேரக்கட்டுப்பாடுகளால் பாதிக்கப் படவில்லை என்பது தெரிந்ததும், அவற்றைப் பிற தொழில்களுக் குப் பரப்பலாகாது என்பதற்கு ஆதரவாகக் காரணம் ஒன்றும்

கூறமுடியவில்லை. 1845-லேயே துணிகளை அச்சிடும் கூடங்களில் தொழிலாளிகளின் வேலைச் சூழ்நிலையைக் கட்டுப்படுத்த ஒரு சட்டம் இயற்றப்பட்டது. சில ஆண்டுகள் கிளர்ச்சி நடந்தபின் 1860-ல் துணி வெளுக்கும், சாயமிடும் ஆலைகள் சட்டம் (Bleach and Dye Works Act) நிறைவேறியது. இவற்றுக்கான விவரமான விதிகளைக் கூறும் வேறு சட்டங்கள் பின்னர் சில ஆண்டுகளில் வெளிவந்தன. 1870-ல் சாயமிடல், வெளுத்தல், அச்சிடல் ஆகியவை நடக்கும் தொழிற்கூடங்களைப் பற்றிய விதிகள் அனைத்தையும் தொகுத்து ஒரு சட்டம் வந்தது.

1862-66ல் துணித்தொழில் அல்லாதவற்றிலும், எந்திரங்கள்பயன் படாத துணித் தொழிற்சாலைகளிலும் இருந்த வேலைச் சூழ்நிலையை அரசர் ஆணைக் குழு ஒன்று விசாரித்தது. (மேற்கூறிய தொழில் களுக்கு அதுவரை வந்த சட்டங்கள் பொருந்தவில்லை). இவற்றிலும் குழந்தை உழைப்பு, அதிகமான வேலை நேரம், துப்புரவற்ற சூழ்நிலை ஆகிய குறைகள் இருந்தன. இக் குறைகளை நீக்கச் சட்டங்கள் நிறைவேற்றப்பட்டன.

துணித் தொழிலோடு எவ்வகையிலும் சம்பந்தப்படாத பல தொழில்களில் தனிக் கட்டுப்பாடுகளை 1864-ஆம் ஆண்டின் தொழிற்சாலைச் சட்டம் விதித்தது. இத்தொழில்களில் மட்பாண் டங்கள், லூசிபர் (Licifer) தீக்குச்சிகள், துப்பாக்கியில் மருந்தடைக்கும் உருளைகள் (Percussion caps), துப்பாக்கி ரவைகள் (Cartridges) ஆகியவை சேர்ந்திருந்தன.

1867-ல் தொழிற்சாலைச் சட்டங்களை விரிவாக்கும் சட்டம் (Factory Acts Extension Act) தொழிற் கூடக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம் (Workshop Regulation Act) என இரு முக்கிய சட்டங்கள் இயற் றப்பட்டன. ஏற்கெனவே இருந்த விதிகளைக் குறிப்பாக வேறு பல தொழில்களுக்கு முதலில் கூறிய சட்டம் பரப்பியது[1]. இரும்பு, பொறியமைத்தல், கட்டா பெர்ச்சா (guttapercha), காகிதம், கண்ணாடி, அச்சுத் தொழில், புத்தகம் தைத்தல், புகையிலை ஆகிய தொழில்களுக்கு இவ்விதிகள் புகுத்தப்பட்டன. இத்தொழிற் சாலைகளில் எத்தனை பேர் வேலை செய்தாலும் அக்கறையில்லை. இவ் விதிகளை அவை கடைப்பிடிக்க வேண்டும். தவிர, ஐம்பது பேர் அல்லது அதற்கதிகமாக ஒரே நிறுவனத்தில் வேலை செய்யும் எந்த உற்பத்தித் தொழிற்சாலைக்கும் இச்சட்டங்கள் பரப்பப்பட்டன.

[1] இத்தொழில்களுள் சிலவற்றில் தொழிற்சங்க நடவடிக்கை காரணமாக இப்போது சட்டம் விதித்த குறைந்தபட்ச நேர வரம்பைவிடக் குறைவான வேலை நேரம் அமலிலிருந்தது.

புதிதாகச் சேர்க்கப்பட்ட இத்தொழில்கள் சிலவற்றின் தனித்தேவைகளுக்கேற்பப் பழைய விதிகளிலே சில விவரங்களில் திருத்தங்களும் செய்ய அனுமதிக்கப்பட்டன. இத்திருத்தங்களை ஓரளவுக்குச் செய்யும் உரிமை உள்துறைச் செயலாளருக்கு (Home Secretary) அளிக்கப்பட்டது. பின்னர் வந்த சட்டங்கள் இவ்வுரிமையைப் பரப்பின.

தொழிற்கூடக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம்[1] தொழிற்சாலைக்கும் தொழிற்கூடத்துக்கும் ஒரு வேறுபாட்டை ஏற்படுத்தியது. குழந்தைகளோ, இளைஞர்களோ, பெண்களோ ஏதாவதொரு கைவினையைச் செய்யும் தொழிற்சாலையல்லாத வேறோர் இடத்தில், முதலாளி வந்து போக வசதியிருந்து, அவ்விடம் அவரது ஆதிக்கத்தின்கீழ் இருந்தால், அவ்விடம்தான் தொழிற்கூடம் என்று இலக்கணம் கூறப்பட்டது. தொழிற்சாலைகளுக்கு விதித்தவைபோல, ஆனால் அவ்வளவு தீவிரமாக இல்லாத கட்டுப்பாடுகள் இவற்றுக்காக அமைக்கப்பட்டன. எந்தத் தொழிற்கூடத்திலும் எட்டு வயதுக்குக் குறைந்த குழந்தைகள் வேலை செய்யக்கூடாது. எட்டு முதல் பதின்மூன்று வயது வரையிலான குழந்தைகளுக்கு அரைநேர வேலைதான் தரவேண்டும். பெண்களும் இளந் தொழிலாளிகளும் செய்யும் வேலை (உணவுக்கு ஒன்றரை மணி நேரம் உட்பட) தினத்துக்குப் பன்னிரண்டு மணி நேரத்துக்கு அதிகமாகக்கூடாது. இவ்வேலை நேரமும் காலை ஐந்து மணியிலிருந்து இரவு ஒன்பது மணிக்குள் முடிந்துவிடவேண்டும். இதன்படி சட்டத்தை எளிதில் மீறப் பயன்படக்கூடிய ஆள் மாற்றும் முறையைப் புகுத்த வழியில்லாமல்போயிற்று. ஐம்பது பேருக்குக் குறைவாக வேலை செய்யும் இடங்களுக்குத்தான் இச்சட்டம் பொருந்தும்.[2] தவிர, முதலாளியின் ஆதிக்கத்துக்கு அப்பால் வீடுகளில் தொழிலாளர்கள் உழைப்பதற்கு இச் சட்டம் பொருந்தாது என்பதை இங்குக் கவனிக்க வேண்டும். தொழிற்கூடக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம் அனுமதி கொடுக்கும் (Permissive) சட்டமேயன்றிக் கட்டாயப்படுத்துவதல்ல. அதை அமல் செய்யும் கடமை தொழிற்சாலைக் கண்காணிப்பாளர்களுக்கு இல்லை. அது தல அதிகாரிகளைச் சார்ந்தது. அவர்கள் வேண்டுமாயின் நடவடிக்கை எடுக்கலாம். தல அதிகாரிகளின் கண்காணிப்பாளர்களுக்கு அமைதி நீதிபதியின் உத்தரவின்றித் தொழிற்கூடத்துக்கு உள்ளே நுழையக்கூட உரிமை இல்லை.

முதலில் வந்த தொழிற்சாலைச் சட்டங்களில் இருந்த பல குறைகள் இம் முதல் தொழிற்கூடச் சட்டத்திலும் இருந்தன. இச் சட்டம்

[1] ஆண்கள் வேலைசெய்த இடங்களுக்கு இக்கட்டுப்பாடுகள் பொருந்தவில்லை.

[2] அவற்றில்கூட, தொழிற்சாலை என்ற சொல்லின் இலக்கணத்துக்கு உட்பட்டவற்றுக்கு இது பொருந்தாது.

வேலை நேரத்துக்குத் திட்டமாக இலக்கணம் கூறவில்லை; அதை அமல்செய்யச் சரியான ஏற்பாடுசெய்யவில்லை. எனவே, வெளிப் படையாக அதை மீற வழியுண்டாயிற்று. இவ்விரண்டு சட்டங் களையும் திருத்தவேண்டும் என்பது சில ஆண்டுகளின் அனுபவத் திலேயே புலனாயிற்று. தொழிற்கூடச் சட்டத்தைப் பொதுவாக அமல் செய்யும் கடமையைத் தொழிற்சாலைக் கண்காணிப்பாளர்களுக்கு அளித்தது முதல் திருத்தமாகும். இதற்காக 1871-ல் தொழிற்சாலை மற்றும் தொழிற்கூடங்கள் சட்டமொன்று (Factory and Workshops Act) இயற்றப்பட்டது[1]. ஆனால் இக் கண்காணிப்பாளர்களின் எண் ணிக்கையோ மிகக் குறைவு. தொழிற்கூடங்களோ மிகப் பல. ஆகை யால், சில ஆண்டுகளுக்குக் கட்டுப்பாட்டு வேலை திறம்பட நடக்க வில்லை. தொழிற்கூடங்களின் துப்புரவை மேற்பார்வை செய்யும் கடமை 1866-ன் துப்புரவுச் சட்டத்தின் (Sanitary Act) படி தல அதிகாரிகளுடையதாகவே இருந்தது.

1874-ல் வந்த தொழிற்சாலைச் சட்டம், துணித் தொழிலைப் பொறுத்தவரை தொழிற்சாலை விதிகளில் சில மாறுதல்களைச் செய்தது. 1850-லிருந்து பத்தரை மணி நேரமாக இருந்த பெண்கள் மற்றும் இளந்தொழிலாளிகளின் வேலை நேரத்தை அது பத்தாகக் குறைத் தது. வாரம் முழுவதற்குமான வேலை நேரத்தை ஐம்பத்தாறரை யாகக் குறைத்தது; நடைமுறையில் இதன் பயனாக வயது வந்த ஆண் களின் வேலை நேரமும் இதேபோலக் குறைந்தது. ஒன்பது வயதா காத குழந்தைகளையும், சட்டம் வந்து ஓர் ஆண்டு கழிந்தபின் பத்து வயது ஆகாத குழந்தைகளையும் வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளக் கூடாது. அரைநேர வேலை செய்யும் குழந்தைகளின் வயதின் உச்ச வரம்பு பதினான்கு ஆயிற்று. ஒரு குறிப்பிட்ட அளவு கல்வியறிவு பெற்ற குழந்தைகளுக்கு இவ்விதியினின்று விலக்கு அளிக்கப்பட்டது. அதிக நேரவேலை (overtime) தடைசெய்யப்பட்டது. பட்டுத் தொழிற்சாலைகளுக்கும் பிற துணியாலைகளுக்கு இருந்த கட்டுப்பாடு கள் பொருந்தின.

தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள் இதுபோலப் பல தொழில்களுக்குப் பரப்பப்பட்டபின் அவ்விதிகளனைத்தையும் தொகுத்து வெளியிட வேண்டுமென்ற கோரிக்கை எழுந்தது. இதற்கான முயற்சியாக 1878-ல் தொழிற்சாலை மற்றும் தொழிற் கூடங்கள் சட்டம் இயற்றப் பட்டது. இச் சட்டம் தொழில் நிறுவனங்களை ஐந்து வகைகளாகப் பிரித்து, ஒவ்வொன்றுக்கும் தனித்தனியாக விதித் தொகுப்புகளை அளித்தது. சில விவரங்களிலன்றி (1) துணித் தொழிற்சாலைகளின் (textile factories) விதிகள் மாற்றப்படாமல் அப்படியே எடுத்துக்

[1] சட்டத்தின் பெயரில் இவ்விரு சொற்களும் சேர்ந்து வந்தது இதுவே முதல் முறை.

கொள்ளப்பட்டன. (2) ஐம்பது தொழிலாளர்களுக்குமேல் வேலை செய்தவை என்ற ஒரே காரணத்துக்காகச் சேர்க்கப்பட்டவை தவிர, 1864, 1867, 1870 ஆண்டுகளில் வந்த சட்டங்கள் கட்டுப்படுத்திய எல்லாத் தொழிற்சாலைகளிலும் துணித் தொழில் அல்லாத பிற வற்றைச் சேர்ந்தவையாகக் (non-textile factory) கணக்கிடப்பட்டன. (3) மற்றும் (4) தொழிற்கூடங்கள். அவற்றுக்கும் தொழிற்சாலை களுக்கும் உள்ள வித்தியாசம் அவற்றில் விசையாலியங்கும் எந்திரங் கள் இல்லாதது. அவற்றுள் பதினெட்டு வயதுக்குட்பட்டவர்களை வேலைக்கு வைத்துக்கொண்டவை முதல் வகை. அத்தகையவர் வேலை செய்யாதது இரண்டாம் வகை. முதல் வகைத் தொழிற்கூடங்களுக் குக் கட்டுப்பாடுகள் அதிகம். பின்வகைத் தொழிற்கூடங்களைப் பொது வாகப் 'பெண்கள் தொழிற் கூடங்கள்' என அழைத்தனர். ஐம்பது பேர் வேலை செய்த ஒரே காரணத்துக்காக முன்வந்த சட்டங்களில் தொழிற்சாலைகளாகக் கருதப்பட்டவை இப்போது தொழிற்கூடங் களில் சேர்ந்தன.[1] (5) குடிசைத் தொழிற்கூடங்கள். தனியார் வீடுகளில் அங்கு வசிக்கும் அக்குடும்பத்தினரே வேலைசெய்யும் அறை கள் இவை. அங்கு உழைக்கும் குழந்தைகளின் வேலைக்குக் கட்டுப் பாடுகள் விதிக்கப்பட்டன; ஆனால் பெண்களின் வேலைக்குக் கட்டுப் பாடு ஏதும் இல்லை.

ஒரே ஒரு விஷயத்தில் இச் சட்டம் பிற்போக்காக இருந்தது. பெண்கள் தொழிற்கூடங்களும் குடிசைத் தொழிற் கூடங்களும் துப் புரவு விதிகளினின்று விலக்குப் பெற்றன. ஆனால் 1875ஆம் ஆண் டின் பொதுச் சுகாதாரச் சட்டத்தின் (Public Health Act) விதி களின்படி அவையும் நடக்கவேண்டும். இச் சட்டத்தைத் தலத் துப் புரவு இன்ஸ்பெக்டர்கள் செயலாற்றினர். 1878ஆம் ஆண்டின் தொழிற்சாலைச் சட்ட விதிகள் முழுவதையும் அமல் செய்யும் கட மையோ தொழிற்சாலைக் கண்காணிப்பாளர்களுடையது. நடைமுறை யில் ஒரு தொழிற்கூடம் எந்த வகையைச் சேர்ந்தது; இவ்விருவகைக் கண்காணிப்பாளருள் எவரது ஆதிக்கத்தில் அது வருகிறது என் பதைத் திட்டமாகக் கூறுவது பலமுறை கடினமாக இருந்தது.[2]

[1] வயதுவந்த ஆண்கள்மட்டும் வேலைசெய்த தொழிற் கூடங்களுக்குக் கட்டுப்பாடுகளும் மேற்பார்வையும் இல்லை.

[2] உதாரணமாக ஒரு தொழிற் கூடத்தில் பல ஆண்களும் பெண்களும் வேலை செய்தனர். ஒரே ஒரு பதினேழு வயதுப் பையனும் அங்கு வேலை செய் தான். அது மூன்றும் வகை நிறுவனத்தைச் சேர்ந்தது. தொழிற்சாலைக் கண்காணிப் பாளரின் கண்காணிப்பில் அது இருக்கும். அப்பையனது பதினெட்டாவது பிறந்த நாள் வந்ததும் அத்தொழிற்கூடம் நான்காவது பிரிவைச் சேர்ந்துவிடும். தொழிற் சாலைக் கண்காணிப்பாளருக்கு அதன் துப்புரவைக் கண்காணிக்கும் உரிமை போய் விடும். மற்றோர் உதாரணம்: ஒரு தனி வீட்டில் குடும்பத்தினர் வேலை செய்கின்றனர். உதவிக்கு வெளியாள் ஒருவனை வேலைக்கு வைத்துக் கொள்கின்றனர். இது மூன்றாவது பிரிவைச் சேர்ந்த நிறுவனம். அவனை வேலையைவிட்டு நீக்கியதும் அது ஐந்தாவது வகை நிறுவன மாகிவிடும்.

ஈய வெள்ளைத் (white lead) தொழிற்சாலைகளுக்கும் ரொட்டிக் கிடங்குகளுக்கும் 1883ஆம் ஆண்டுத் தொழிற்சாலைச் சட்டம் விசேஷ விதிகளை ஏற்படுத்தியது. பஞ்சாலைகளில் செயற்கையாகக் காற்றிலே ஈரப்பதம் உண்டாக்குவதைப் பற்றி 1889-ல் பருத்தித் துணி ஆலைகள் சட்டம் (Cotton Cloth Factory Act) சில விதிகளை ஏற்படுத்தியது. 1889-ல் குழந்தைகளைக் கொடுமைப்படுத்துவதைத் தடுக்க ஒரு சட்டம் வந்தது. இதன்படி நாடகக் கம்பெனிகளில் வேலைபார்த்த குழந்தைகளுக்கும் தொழிற்சாலைச் சட்டங்களில் அளிக்கப்பட்ட பாதுகாப்புக் கிடைத்தது.

1891-ல் ஒரு முக்கியமான தொழிற்சாலை மற்றும் தொழிற் கூடங்கள் சட்டம் (Factory and Workshops Act) ஒன்று இயற்றப்பட்டது. ஆலைக்கட்டுப்பாட்டு விதிகள் அனைத்தும் இதில் திருத்தியமைக்கப்பட்டன. இதன்படி பதினொரு வயதாகாது எந்தக் குழந்தையும் ஆலைகளில் வேலையில் சேரக்கூடாது. இச் சட்டத்தைத் தொழிற்சாலைக் கண்காணிப்பாளர்களே அமல் செய்தனர். ஆனால் துப்புரவு மேற்பார்வையைத் தல அரசாங்கங்களின் கண்காணிப்பாளர்கள் மேற்கொண்டனர். ஆண்கள் மட்டும் வேலை செய்த தொழிற்கூடங்களுக்கும் கண்காணிப்பு இருந்தது. 1878ஆம் ஆண்டின் சட்டப்படிப் பெண்கள் தொழிற் கூடங்கள் பெற்ற விதிவிலக்குகள் நீக்கப்பட்டன. ஆனால் குடிசைத் தொழிற் கூடங்கள் அச் சலுகைகளைத் தொடர்ந்து பெற்றன. அத் தொழிற் கூடங்களில் வெளியிலிருந்து வந்து வேலைசெய்தவர்களின் பட்டியலைத் தயாரிக்க வேண்டியிருந்தது. குடிசைத் தொழிற்சாலைக்குள் செல்லக் கண்காணிப்பாளர்கள் உரிமைபெற்றனர். விபத்தைத் தடுக்கப் பொது விதிகள் தயாரிக்கப்பட்டன. சில தொழில்களுக்கு இதற்காக விசேஷ விதிகள் சேர்க்கப்பட்டன. சில அபாயகரமான தொழில்களுக்காகப் புது விதிகளை அமைக்க உள்துறைச் செயலாளருக்கு உரிமையளிக்கப்பட்டது.

1895-ல் ஒரு தொழிற்சாலைச் சட்டம் வந்தது. குழந்தைகளின் வேலை நேரம் எல்லாத் தொழில்களிலும் வாரத்துக்கு முப்பது மணி நேரத்துக்கு அதிகமாகக்கூடாது என்றும் பதினன்கு வயதாகாத குழந்தைகளுக்கு இரவு வேலை தரக்கூடாது என்றும் அச் சட்டம் கூறியது. கப்பல் துறைகள், துறைமுகத் தளங்கள், சலவைச் சாலைகள் ஆகியவற்றில் வேலைசெய்யும் தொழிலாளர்களுக்கும் கட்டுப்பாடுகள் அமலாயின. வயதுவந்த ஆண்கள் மட்டும் வேலைசெய்த தொழிற்சாலைகளுக்குப் புதுவிதிகள் ஏற்படுத்த ஓரளவுக்கு உள்துறைச் செயலாளருக்கு உரிமை அளிக்கப்பட்டது. தொழிற்சாலை விதிகள் வேறு பல வழிகளில் விரிவாக்கப்பட்டன. சிலவகைத் தொழில் வியாதிகள் (occupational diseases) எந்தத் தொழிலாளியையாவது பீடித்தால் அதை வைத்தியர்கள் தொழிற்சாலைக் கண்காணிப்பாளர்களுக்கு

அறிவிக்க வேண்டுமென்று 1896-ல் உத்தரவாயிற்று. 1898-ல் நிறைவேறிய ஒரு சட்டம், இந்திய ரப்பர் ஆலைகள், உரோமத்தைத் தரம் பிரிக்கும் இடங்கள், ஈயப் பட்டறைகள் போன்று விசேஷமான அபாயங்கள் இருந்த இடங்களுக்குச் சில கட்டுப்பாடுகளை ஏற்படுத்தியது.

இறுதியாக, 1901-ல் வந்த தொழிற்சாலை மற்றும் தொழிற்கூடங்கள் சட்டம், தொழிற்சாலை விதிகளை மீண்டும் தொகுத்து அமைத்தது. இச் சட்டத்தில் இருந்த பல பொதுவிதிகளையும் பற்றி விவரிப்பது இந்நூலில் இயலாது. ஆனால் குழந்தைகள் ஆலை வேலை மேற்கொள்ளும் வயதை இச் சட்டம் பன்னிரண்டாக உயர்த்தியதை இங்குக் குறிப்பிட வேண்டும். இவ் விதிகள் வீடுகள் உட்பட அபாயகரமான வேலை நடந்த எந்த இடத்துக்கும் பொருந்தின. (வெள்ளை பாஸ்பரஸைக் கையாளுபவர்களை 'பாஸி தாடை' ('phossy jaw') என்ற தொழில் வியாதி பீடிக்கிறது). எனவே, 1908-ல் வந்த ஒரு சட்டம் வெள்ளை பாஸ்பரஸ் கொண்ட தீக்குச்சிகளைத் தயாரிப்பதைத் தடை செய்தது. 1913-ல் மண்பாண்டத் தொழிலைக் கட்டுப்படுத்த ஒரு விதித் தொகுதி ஏற்படுத்தப்பட்டது.

1891ஆம் ஆண்டில் வந்த சட்டம் ஏற்படுத்திய இருவர் கண்காணிப்பு முறை (dual inspection) 1901ஆம் ஆண்டின் தொகுப்புச் சட்டத்திலும் தொடர்ந்து இருந்தது. அது திருப்திகரமாக நடக்கவில்லை. தல ஆட்சி மன்றங்கள் செலவு காரணமாகக் கண்காணிப்பை நன்கு செயலாற்றத் தயங்கின. உள்ளூர்ப் பிரமுகர்களின் செல்வாக்கும் இத் தயக்கத்துக்குக் காரணமாக இருக்கலாம். சில இடங்களில் தொழிற்சாலைக் கண்காணிப்பாளர்களும் துப்புரவுக் கண்காணிப்பாளர்களும் ஒரே வேலையைச் செய்தனர். பல இடங்களில் இவ்விருவரும் சில வேலைகள் மற்றவரைச் சேர்ந்தவை என்று எண்ணி அவற்றைப் புறக்கணித்தனர். ஆனாலும் ஆலைச்சட்டங்கள் பொதுவாக முன்னை விட அதிகத் திறமையுடன் நடந்தது என்பதை மறுக்கமுடியாது. தொழிற்சாலைக் கண்காணிப்பாளராகப் பெண்களை நியமித்ததும் இதற்கு உதவி செய்தது.

1918ஆம் ஆண்டில் வந்த கல்விச் சட்டம் (Education Act) அரைநேர வேலை முறையை ஒழித்தது. அத்துடன் குழந்தைகள் ஆலைகளிலும் தொழிற் கூடங்களிலும் வேலை செய்வதுபற்றிய நெடுநாளைய விவாதம் முற்றுப் பெற்றது. 1918-க்குப் பிறகு பதினன்கு வயதுவரை குழந்தைகள் முழுநேரமும் பள்ளியில் செலவழிக்க வேண்டுமென எதிர்பார்க்கப்பட்டது. பதினன்கு வயது ஆன பின்னரே அவர்கள் ஆலை வேலைக்குப் போகலாம். 1944ஆம் ஆண்டின் கல்விச்சட்டம் கட்டாயமாக, பள்ளியில் குழந்தைகள் கல்வி கற்கவேண்டிய வயது வரம்பைப் பதினைருக உயர்த்தியது. (ஆனால் எந்நாளி

விருந்து அமலாகவேண்டும் என்பதை இச் சட்டம் குறிக்கவில்லை. ஆகையால் இச் சட்டம் முழுவதும் செயலாற்றப்படும் நாள் முதல் பதினறு வயதாகாத எந்தச் சிறுவனும் சிறுமியும் தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்யமாட்டார்கள்.

1901-ல் வந்த தொழிற்சாலை மற்றும் தொழிற் கூடங்கள் சட்டம் தான் (The Factory and Workshops Act) பல ஆண்டுகளுக்கு ஆலைச் சட்டத்தின் அடிப்படையாக இருந்தது. இதன் விதிகளின் விவரங்களைத் திருத்திப் பல சட்டங்கள் பின்னர்த் தோன்றின. அப்போதும் அபிவிருத்திக்கு இடம் இருந்தது எனப் பொதுமக்கள் கருதினர். அதற்காக முழுமையான புதுச் சட்டம் ஒன்று ஏற்படுத்தவேண்டும் என்றும் அவர்கள் கருதினர். இதற்காக 1937-ல் தொழிற்சாலைகள் சட்டம் (Factories Act) இயற்றப்பட்டது. தொழிற்சாலைகளுக்கும் தொழிற் கூடங்களுக்கும் இருந்த வித்தியாசத்தை இச் சட்டம் நீக்கிவிட்டதை இதன் பெயரிலிருந்தே அறியலாம். இத் தொழிற்சாலைச் சட்டம் புதுக் கொள்கைகள் ஏதும் கொண்டிருக்கவில்லை. வயதுவந்த ஆண்களின் வேலை நேரத்தைச் சட்டப்படி கட்டுப்படுத்தும் விஷயத்தில் முன்பிருந்த தயக்கம் தொடர்ந்து இருந்தது. ஆனல் ஏற்கெனவே இருந்த பல விதிகள் மாற்றப்பட்டன. பெண்கள், பதினறு வயதாகிப் பதினெட்டாகாத இளந்தொழிலாளர்கள் ஆகியோருக்கு வேலை நேர வரம்பு வாரத்துக்கு நாற்பத்தெட்டு மணியாகக் குறைந்தது. அதற்கு முன் அது துணித் தொழிலில் ஐம்பத்தைந்தரையாகவும் பிறவற்றில் அறுபதாகவும் இருந்தது. பதினறு வயதுக்குக் குறைந்த இளந் தொழிலாளர்களுக்கு இவ்வரம்பு நாற்பத்துநான்கு மணிநேரமாயிற்று. இவர்கள் செய்ய அனுமதிக்கப்பட்ட அதிகநேர வேலையும் கட்டுப் படுத்தப்பட்டது. சினிமாப் படங்கள் தயாரிக்குமிடங்கள், நிர்மாண வேலை, கட்டடத் தொழிலில் சிலபகுதிகள் ஆகியவற்றுக்கும் ஆலைவிதிகள் புகுத்தப்பட்டன. இச் சட்டத்தில் பல விஷயங்களைப் பற்றித் தீவிரமான கட்டுப்பாடுகள் இருந்தன. தொழிலாளர்களின் சுகாதாரத்தைப் பாதுகாப்பதே இவற்றின் நோக்கம். தொழிற்சாலையில் வெளிச்சம், வெப்பம், காற்ருேட்டம், துப்புரவு, ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும் எவ்வளவு காற்றிட வெளி இருக்கவேண்டும் என்பது, சுகாதார வசதிகளின் அளவு, வைத்திய மேற்பார்வைக்கு ஏற்பாடு ஆகியவை பற்றிய விதிகள் இதில் காணப்பட்டன.

1838-ல் இரு துணைச் சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டன. இளைஞர்கள் வேலைச் சட்டம் (Young Persons Employment Act) அவற்றில் ஒன்று. 1937ஆம் ஆண்டின் சட்டம் இளந்தொழிலாளர்களின் வேலைபற்றி விதித்திருந்த கட்டுப்பாடுகளைப் புதிதாக ஏவலர்கள் (messengers) சரக்குகளை எடுத்து வருவதிலும் கொண்டு தருவதிலும் டுபட்டவர்போன்ற பிற வேலைகளுக்கும் விஸ்தரித்தது. மற்ருென்று

கடைகள் சட்டம் (Shops Act). கடைகளில் இருந்த இளைஞர்களின் வேலைச்சூழ்நிலையை அது கட்டுப்படுத்தியது.

1937ஆம் வருடத்துச் சட்டத்தை விரிவாக்கி, அதில் சில திருத்தங்களை 1948-ஆம் வருடத்துத் தொழிற்சாலைகள் சட்டம் செய்தது. தொழிற்சாலைகளில் வேலை பார்த்த இளைஞர்களது மருத்துவக் கவனிப்புக்கு மேலும் ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டன. ஆண் பெண் இருபாலான தொழிலாளிகளுக்கும் ஓய்வு எடுத்துக்கொள்ளும் போது மட்டுமின்றி வேலை செய்யும்போதும் முதலாளிகள் இருக்கைகள் (seats) தரவேண்டும். உட்கார்ந்து வேலை செய்வதால் வேலைக்கு இடையூறு ஏற்படுமானல் இருக்கைகள் தரவேண்டியதில்லை என்று அச் சட்டம் கூறியது. இளைஞர்கள் வேலை செய்த பண்டகசாலைகளுள் நுழைந்து கண்காணிக்கவும், தொழிற்சாலைக் கண்கணிப்பாளர்களுக்கு உரிமையளிக்கப்பட்டது. கொதிகலன்கள் (boilers), லிப்டுகள் (lifts), தூக்கிகள் (cranes), சங்கிலிகள், கயிறுகள் ஆகிய தொழிற்சாலைச் சாதனங்களைக் காலாகாலத்தில் கண்காணிக்க ஏற்பாடாயிற்று[1]. இதனல் இச்சாதனங்களின் குறைகளால் தொழிலாளருக்கு விபத்து நேருவது குறைந்தது. பழைய சட்டங்களில் இருந்த விதிகளுள் குறைகள் என அனுபவத்தாலறிந்தவற்றை இச் சட்டம் திருத்தியமைத்தது.

பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டில் இருந்த அரசியல் கட்சிகளுள் எது தொழிற்சாலைச் சட்டங்களுக்கு அதிக காரணமாக இருந்தது என்பதைக் கூறுவது கடினம். அது திட்டமாக ஒருகட்சிப் பிரச்சினையாக எப்போதுமே இருந்ததில்லை. ஆனல், கட்சிக்குக் கட்சி கருத்து வேறுபாடு தீவிரமாக இருந்த சில பிரச்சினைகளுடன் தொழிற்சாலைச் சட்டப் பிரச்சினை சில சமயம் இணைந்திருந்தது. இந்நூற்றுண்டின் முதற்பகுதியில் கன்சர்வேடிவ் கட்சி (Conservatives) தொழிற்சாலைச் சீர்திருத்தத்தை ஆதரித்ததாகவும், விக்குகளின் (whigs) தனியார் சுவாதீனக் கொள்கையைக் கடைப்பிடித்த லிபரல் கட்சி (Liberals) அதை எதிர்த்ததாகவும் கருதப்பட்டது. பின்னர் ஆண்டுகளில் ஓரளவுக்கு இவ்விரு கட்சிகளும் நேரெதிர்க் கருத்துக்களைக் கொள்ளலாயின. லிபரல் கட்சியைச் சேர்ந்த சிலர் பொது உடைமைத் தத்துவத்தைச் சேர்ந்த சமூகச் சீர்திருத்தக் கொள்கைகளை ஒப்புக்கொண்டனர்; எனவே, ஆலைச் சட்டங்களை அவர்கள் எதிர்த்தது குறைந்தது. சில கன்சர்வேடிவ் கட்சியினர் பொது உடைமைக் கோட்பாட்டை எதிர்த்தனர்; அவர்கள் தொழிற்சாலைச் சீர்திருத்தத்தில் காட்டிய ஆர்வம் அதனல் குறையலாயிற்று. எனினும், 1878, 1891, 1901, 1937 ஆண்டுகளில் பாராளுமன்றம் நிறைவேற்றிய தொகுப்புச் சட்டங்கள் நான்கும் கன்சர்வேடிவ் கட்சி பதவியில் இருந்தபோதுதான் தோன்றின.

[1] அதிகாரம் 32-ஐப் பார்க்க.

22. பிரிட்டிஷ் இருப்புப்பாதைகள்

(British Railways)

இங்கிலாந்தின் இருப்புப்பாதை அமைப்புப் பல விதங்களில் தனித்தன்மை வாய்ந்தது. நீராவி ரெயில் பொறிகள் இந் நாட்டில் தான் முதலில் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. இந்த நாட்டில்தான் முதலில் இருப்புப் பாதைகள் அமைக்கப்பட்டன. முன்னேடிகளது அனுபவத் தின் அடிப்படையில்தான் இருப்புப் பாதைகளின் வளர்ச்சி ஏற்பட் டது; முதலில் சில தவறுகள் நேர்ந்தன; புது முறைகள் சோதிக் கப்பட்டன; பின்னர்க் கைவிடப்பட்டன. இவ்வாறு ஒரு முறையைச் சோதித்துப் பின்னர் அதைக் கைவிட்டு, மற்றென்றை முயற்சி செய் வது என்ற முறையில் அவற்றின் வளர்ச்சி ஏற்பட்டதால் இருப்புப் பாதைகளின் முதலீட்டுச் செலவு அதிகமாயிற்று. பிற நாடுகள் இருப்புப்பாதைகளை அமைத்தபோது பிரிட்டனில் ரெயில் இஞ்சினீயர் கள் ஏற்கெனவே பெற்றிருந்த அனுபவத்தைப் பயன்படுத்திக் கொள்ள முடிந்தது.

இங்கிலாந்தில் இருப்புப் பாதைகள் அமைக்க மிகவும் பணம் செலவானதற்கு இது தவிரப் பிற காரணங்களும் இருந்தன. இருப் புப் பாதைகளைப் பற்றிய பொதுமக்களது கருத்து விரைவில் பண் படவில்லை. இப் புதுப் போக்குவரத்து முறையை அவர்கள் எதிர்த்தனர். பிற துறைகளில் தனிப்பட்ட அக்கறை கொண்டிருந்த வேறு சிலரும் இருப்புப் பாதைகளை எதிர்த்தனர். உதாரணமாகக் கால்வாய்க் கம்பெனிகளும், கோச்சு வண்டி முதலாளிகளும், சுரங்கப் பாதை டிரஸ்டுகளும் ரெயில்வேக்களை எதிர்த்தனர். புதிதாக ஒரு இருப்புப் பாதையை அமைக்குமுன் அதற்காகப் பாராளு மன்றத்தின் அனுமதியைப் பெற வேண்டியிருந்தது. அதற்காக நில அளவை செய்ய வேண்டியிருந்தது; என்ன செலவாகும் என்பதை மதிப்பிடவேண்டியிருந்தது; அவ்விருப்புப் பாதை தேவை தான் என்பதற்குச் சான்று சேகரிக்க வேண்டியிருந்தது. இவ்விஷ யங்களனைத்தையும் பாராளுமன்றத்தின் ஒரு கமிட்டிமுன் சமர்ப்பிக்க

வேண்டியிருந்தது. இதன் பிறகு அவ்விருப்புப் பாதையை எதிர்ப்பவர்கள் தம் கட்சியை அக் கமிட்டியிடம் எடுத்துச் சொல்லலாம். இந்தச் செயல்முறை முழுவதற்கும் நிறையப் பணம் செலவாயிற்று. உண்மையில், கட்டப்பட்ட இருப்புப் பாதைக்கு மைலுக்குச் சராசரி 4000 பவுன் வீதம் இந்த முன்னேடிச் செலவுகளே ஆயின என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டில் இருப்புப் பாதை அமைக்க ஆன முழுச்செலவே அவ்வளவுதான்.

பாராளுமன்ற அனுமதி கிடைத்தபின் பாதையை இடவும், புகைவண்டி நிலையங்களை அமைக்கவும் இருப்புப் பாதைக்கம்பனி நிலத்தை வாங்கியது[1]. நில முதலாளிகள் பலர் இருப்புப் பாதைகளை எதிர்ப்பதில் முன் நின்றனர். இருப்புப் பாதைகள் தம் நிலத்தருகே அமைக்கப்பட்டால் அதன்மதிப்பு குறைந்துவிடும் என்று அவர்களுள் பெரும்பாலோர் நம்பினர் போலும். கட்டாயமாக விற்கவேண்டியிருந்த தம் நிலங்களுக்கு அதிகவிலை கோரி அவர்கள் பெற்றனர். முதலில் அமைந்த இருப்புப் பாதைகளின் சில பகுதிகளில் அதுவரை விவசாயத்துக்கு மட்டும் பயன்பட்டுவந்த நிலங்களுக்கு மைலுக்குச் சராசரி பல்லாயிரம் பவுன்கள் கொடுக்கவேண்டியிருந்தது.

இருப்புப்பாதை அமைப்பதில் இருந்த பொறியியல் வினைமுறைப் பிரச்சினைகளைச் சமாளிக்க அதிகச் செலவாயிற்று. இச் செலவு நாட்டின் வெவ்வேறு பகுதிகளுக்கிடையே பெரிதும் மாறுபட்டது. நெடுந்தூரத்துக்கு நிலம் சமவெளியாக இருத்தல் அரிது. பாதையில் ஏற்றம் (gradient) நிறைய இருந்தால் ரெயில் பொறியின் (locomotive) இழுக்கும் சக்தி அதிகமாக இருக்கவேண்டும் என்பதைத் தொடக்கத்திலிருந்தே கம்பெனிகள் அறிந்திருந்தன. எனவே சிக்கனமாக இருப்புப்பாதைகள் நடக்கவேண்டுமாயின் பாதை ஏற்றங்கள் இருக்கக் கூடாது என்றும், அப்படி அவற்றைத் தவிர்க்க முடியவில்லையாயின் அவ்வேற்றங்களை மிகவும் சாய்வாக (steep) அமைக்கக்கூடாதென்றும் கம்பெனிகள் முடிவு செய்தன. எனவே, நிலம் உயரமாக இருக்கும் இடத்தில் மண்ணை வெட்டி எடுத்தும் தாழ்வாக இருக்கும் இடத்தில் மண்ணை வாரிக் கொட்டியும் பாதையை ஏற்றமற்றுச் செய்ய

[1] பாதையின் சில பகுதிகள் இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிக்குச் சொந்தமாயிராத நிலத்தின்மீது அமைக்கப்பட்டன. இதற்காக வழியுரிமையை (wayleave) அக் கம்பெனி பெற்றது. அந்நிலத்தில் பாதையமைத்து அதன்மீது சரக்கேற்றிச் செல்லும் உரிமையை மட்டும் கம்பெனி பெற்றது. அந்நிலத்தில் உள்ள கனிப்பொருள்களும் அந்நிலத்தின் பிற உரிமைகளும் நிலச்சொந்தக்காரர்கள் வசமே யிருந்தன. வழியுரிமைக்காக இருப்புப்பாதை வாடகை செலுத்தியது. சில ஆண்டுகளில் கரி தீர்ந்துவிடக்கூடிய சுரங்கங்களுக்குக் கிளைப்பாதைகளை அமைக்கும்போது ஓரேயடியாக நிலத்தை வாங்குவதைவிட வழியுரிமை பெறுவது மேலென இருப்புப் பாதைக் கம்பெனிகள் கருதின. அத்தகைய சில கிளைப்பாதைகள் பின்னர் மூடப்பட்டுவிட்டன. எனவே அந்நிலங்களின் வழியுரிமையும் தீர்ந்துவிட்டது. வேறு சில நிலங்களின் வழியுரிமை, அவற்றைக் கம்பெனிகள் வாங்கிவிட்டதால் முடிந்து போயின. சில நிலங்களுக்கு இன்றும் வழியுரிமையை மட்டும் இருப்புப் பாதைகள் பெற்றுள்ளன.

நிறையப் பணம் செலவழிந்தது[1]. மலைக் குடைவுகளை (tunnel) வெட்டுவதற்கும் பாலங்கள் கட்டவும் வேறு நிறையப் பணம் செலவாயிற்று.

பிரிட்டனில் இருப்புப்பாதைகள் எப்போதுமே திடமாகக் கட்டப்பட்டு வந்திருக்கின்றன. பாதையமைப்பு, பயனுள உலோகப்பொருள்கள், பெட்டிகளும் எஞ்சின்களும், சிக்னல் சாதனங்கள் (Signalling equipment) ஆகியவற்றை அமைப்பதிலும் விபத்துகள் ஏற்படும் அபாயம் எள்ளளவும் இராதவாறு பெரும் கவனம் செலுத்தப்பட்டது. இக்கொள்கையால் செலவு மேலும் அதிகமாயிற்று. ஆனால் பொது மக்கள் இவ்வாறு கவனத்தோடு இருக்கவேண்டுமென வற்புறுத்தினர்; பாராளுமன்றமும் இதைக் கட்டாயப்படுத்தியது. காலஞ் செல்லச்செல்ல விபத்தைத் தவிர்க்கும் முறைகள் புதிது புதிதாகக் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளும் கட்டாயமாக அவற்றை உபயோகிக்க வேண்டியிருந்தது.

பிரிட்டன் முழுவதும் சிலந்தி வலை போலப் பரந்திருக்கும் இருப்புப்பாதைகள் அனைத்தும் தனியார் முயற்சியால் தோன்றியவை. அரசாங்கம் அவற்றுக்காகப் பணஉதவி சிறிதும் அளிக்கவில்லை. இப்புதுப் போக்குவரத்து முறையை நியாயமான இலாபம் வரக்கூடிய ஒரு தொழிலாகக் கருதிய மக்கள் செலுத்திய மூலதனத்தினால் இவ்விருப்புப் பாதைகள் அமைக்கப்பட்டன[2]. அதற்குமுன் சில ஆண்டுகளாகப் பெரிய அளவில் தொழில்கள் நடந்து வந்தமையால், இருப்புப் பாதைகளின் பிறப்பிடமாகிய இங்கிலாந்தில் அவற்றை அமைக்க

[1] இயற்கை அமைப்பிலே இருந்த தடங்கல்களைத் தவிர்க்க எந்த முறையினால் பணச்செலவு குறைவாக இருக்குமோ அதைத்தான் இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகள் சாதாரணமாகக் கையாண்டன. மலையைக் குடைந்து பாதையமைப்பதையும், மலையைச் சுற்றிக்கொண்டு பாதையமைப்பதையும் எடுத்துக்கொள்வோம். இவ்விரண்டில் எது சிக்கனமானதோ அது மேற்கொள்ளப்பட்டது. இது பற்றிய முடிவைச் செய்யுமுன் இருநகரங்களுக்கிடையே பாதையின் தூரம் எம் முறையில் குறைவாக உள்ளது, இம்முறைகளால் வண்டிகளின் கால அட்டவணை எப்படிப் பாதிக்கப்படுகிறது போன்ற காரணங்களையும் இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகள் மனத்தில் கொள்வது உண்டு. போட்டியாக மற்றொரு இருப்புப்பாதை இருப்பின் இக்காரணங்கள் விசேஷமாகக் கவனிக்கப்படும். பாதையில் ஏற்ற இறக்கங்களை அமைப்பதா, அல்லது பள்ளம் வெட்டியோ குடைந்தோ பாதையைச் சமநிலையில் வைப்பதா என்பதற்குப் பின்குறிப்பிட்ட முறையின் முதலீட்டுச் செலவோடு, முதலில் கூறிய முறையின்படி பின்னர் அதிகமாகக் கூடிய ஓட்டச் செலவின் முதலீட்டு மதிப்போடு ஒப்பிட்டுப் பார்த்து முடிவு செய்யப்பட்டது.

[2] 1843-47ல் தோன்றிய இருப்புப்பாதைச் செழுமைக்காலம் (railway boom) வரை பெரும்பாலும் வியாபாரிகளும், தொழிலதிபர்களும். சுரங்க முதலாளிகளுமே இருப்புப்பாதைகளில் முதலீடு செய்தனர். இருப்புப்பாதைப் போக்குவரத்து வளர்வதால் தம் தொழிலுக்கு நன்மை உண்டாகும் என்பது அவர்களது எண்ணம். செழுமைக் காலத்தின் போதும் அதற்குப் பின்னரும் இருப்புப்பாதைகளில் முதலீடு செய்வதால் நல்ல இலாபம்கிடைக்கும் என்றுணர்ந்து, நாட்டின் எல்லாப் பகுதிகளிலும் வசதியான நிலையிலிருந்தவர் பலரும் இவற்றில் முதலிடத் துணிந்தனர்.

இவ்வாறு முதலீடு சேர்க்க முடிந்தது. தொழிற் புரட்சியின் முதற் சில ஆண்டுகளிலேயே ஆயிரக்கணக்கானவர்கள் நிறையச் செல்வம் சேர்த்திருந்தனர்; பெரு அளவில் அப்பணமும் முதலீட்டை எதிர் பார்த்துக் காத்திருந்தது. பிறநாடுகளில் இவ்வாறு மூலதனம் குவிந்து கிடைக்கவில்லை. பல நாடுகளில், ஏன், பெரும்பாலான நாடுகளில், இருப்புப்பாதைகள் கட்டத் தேவையான மூலதனம் தனியார் வசம் இல்லாமல் அரசாங்கமே அவற்றைக் கட்டவேண்டியதாயிற்று. அரசாங்கம் அவ் வேலையை மேற்கொள்ள மறுத்திருந்தால் அந்நாடுகளில் இருப்புப்பாதைகளே தோன்றியிருக்காது. ரஷ்யா போன்ற பின்தங்கிய நாடுகள் இந்நிலைமையில்தான் இருந்தன. பொதுவாக, எல்லா பிரிட்டிஷ் காலனிகளிலும் இவ்வாறு அரசாங்கங்கள்தான் இருப்புப்பாதைகளைக் கட்டின. கானடா, தென்ஆப்பிரிக்கா, ஆஸ்திரேலியா போன்ற பரந்த பிரதேசங்களில் இருப்புப்பாதைகள் அமைக்கவேண்டிய தூரமோ அதிகம்; மக்கள் தொகையோ குறைவு. இருந்த தனியார் மூலதனமோ பிற துறைகளில் பொருளாதார வளர்ச்சிக்குத் தேவைப்பட்டது. இருப்பினும், இருப்புப்பாதைகளைக் கட்டாவிட்டால் மக்கள் தொகை பெருகுவதற்கோ, உள் நாட்டில் மக்கள் புகுந்து குடியேறுவதற்கோ வழியில்லை. இத்தகைய நாடுகளிலெல்லாம் இருப்புப்பாதைகளை அரசாங்கங்களே கட்டின. இத்தகைய இடங்களில் இருப்புப் பாதைகள் தம் செலவைத் தாமே சம்பாதிக்கப் பல ஆண்டுகள் ஆகும்; உடனடியாக அவற்றில் இலாபம் கிடைக்காது. எதிர்காலத்தில் வருவாய் வரும் என எதிர்பார்த்து இப்பாதைகள் அமைக்கப்பட்டன. ஆனால் இதற்கு மாறாக, பிரிட்டிஷ் இருப்புப் பாதைகளோ ஏற்கெனவே வளர்ந்துவிட்ட வியாபாரத்தை ஏற்றிச் செல்ல அமைக்கப்பட்டன. அவற்றுக்கு உடனடியாக இலாபம் கிடைக்கக்கூடிய வாய்ப்பு இருந்தது[1]. பிரிட்டன் அதன் குடியேற்ற நாடுகள், அமெரிக்க ஐக்கியநாடு ஆகியவற்றில் வாணிபத்தின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்வதற்காக இருப்புப்பாதைகள் அமைக்கப்பட்டன. சில ஐரோப்பிய நாடுகளில் இருப்புப்பாதைகளைப் போருக்கு பயன்படுத்தும் எண்ணத்தோடு திட்டமிட்டு அமைத்தனர். போர்க் காலப் பயனை உள்ளத்திற்கொண்டு அமைக்கப்பட்ட இருப்புப்பாதை

[1] பிரிட்டிஷ் இருப்புப்பாதைகள் திடமாகக் கட்டப்பட்டிருப்பதற்கு இது மற்றொரு காரணம். வேறு பல நாடுகளில் இருப்புப்பாதை அமைப்பது ஒருவகை வாணிபமாக (speculation) இருந்தது. அதனால் இலாபம் கிடைக்கலாம்; கிடைக்காமலும் போகலாம். அங்கெல்லாம் செய்யப்பட்ட பாதைவேலையும், பயனபடுத்தப்பெற்ற பொருள்களும் தரம் குறைந்தவையாக இருந்தன. இருப்புப் பாதை இலாபகரமாக நடந்தால் அபிவிருத்திகளைப் பின்னர் செய்து கொள்ளலாம் என்று அக்கம்பெனிகள் எண்ணின. பிரிட்டனில் இருப்புப் பாதைகள் இலாபம் அளிப்பதைப் பற்றிச் சந்தேகம் இருக்கவில்லை. உண்மையில், தொடக்கத்தில் இருந்தே கணிசமான இலாப ஈவு கிடைத்தது. அந்நூற்றாண்டில் பின்னர் கிளைப் பாதைகள் கட்டப்பட்டபோது மேலும் மூலதனம் முதலீடு செய்யப்பட்டது. அப்போது இலாப ஈவு பொதுவாகக் குறைந்தது. இக் கிளைப்பாதைகளின் நடைமுறையை மட்டும் எடுத்துக்கொண்டால் அவை நஷ்டத்தில்தான் ஓடின.

களில் அரசாங்கம்தான் முதலிடவேண்டும் என்பது தெளிவு. இந்தியாவில் பஞ்சம் தீர்க்க நல்லதொரு ஏற்பாடு செய்வது இருப்புப்பாதை அமைப்பின் முக்கியக் குறிக்கோள்களில் ஒன்றாகும்[1]. சில பாதைகளைத் தானே கட்டியதோடு, பிற பாதைகளைக் கட்டிய தனியார் கம்பெனிகளின் இலாப ஈவுக்கும் இந்திய அரசாங்கம் உத்தரவாதம் அளித்தது.

ஏற்கெனவே இருந்துவந்த போக்குவரத்துச் சாதனங்களுக்குப் போட்டியாக இங்கிலாந்தில் இருப்புப் பாதைகள் தோன்றின. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டிலே சாலைகள் அபிவிருத்தி ஆகிவிட்டிருந்தன. பல கால்வாய்களும் வெட்டப்பட்டிருந்தன. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் முற்பகுதியில் அரசாங்கத்தின் பொருளாதாரக் கொள்கை முற்றுரிமையை நல்லதெனக் கருதவில்லை. இருப்புப் பாதைகள் ஒன்றோடொன்று போட்டியிடுவதையும், இருப்புப்பாதைகளும் கால்வாய்களும் போட்டியிடுவதையும் பாராளுமன்றம் ஊக்குவித்து அதன்விளைவாக இருப்புப்பாதைகளுக்குப் போட்டியாகக் கால்வாய்களைத் தொடர்ந்து நடத்த முயற்சிகள் செய்யப்பட்டன. இருப்புப்பாதைகள் ஒன்றோடொன்று இட்ட போட்டி பெருகியதன் விளைவாகப் பெரும்பாலான பெரிய நகரங்களில் ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட கம்பெனிகளின் இருப்புப்பாதைகளின் வசதியை மக்கள் பெற்றனர். நாளடைவில் இக் கொள்கையைத் தொடர்ந்து கடைபிடிப்பது மிகவும் கடினமாயிற்று. இருந்தபோதிலும் பாராளுமன்றம் அதை மாற்ற விரும்பவில்லை. 1921-ல் தான் அது முடிவாகப் போட்டியை ஆதரிக்கும் கொள்கையைக் கைவிட்டது. இருப்புப்பாதைகள் கால்வாய்களைவிடப் பலவகையில் மேம்பட்டிருந்தன. மேலும் கால்வாய்க் கம்பெனிகள் துணிந்து தம் தொழிலைப் பெருக்கவில்லை. இருப்புப்பாதைகளும் ஒன்றோடொன்று இணைந்தும் ஒப்பந்தங்களை வரைந்துகொண்டும், எண்ண அளவில் உடன்பாடு கொண்டும் தமக்குள் இருந்த போட்டியைத் தவிர்த்துக்கொண்டன. இக்காரணங்களால் கால்வாய்ப் போக்குவரத்து நலியலாயிற்று. போக்குவரத்து அனைத்தும் போட்டியற்ற ஒரே அமைப்பாக இயங்கினால் ஏற்படக்கூடிய நன்மைகளைச் சில இடங்களில் மக்கள் உணர்ந்திருந்தனர். அங்கெல்லாம் தொடக்கத்திலிருந்தே கால்வாய்களுக்குப் போட்டியாக அமைக்

[1] *மிகப் பழங்காலம் தொட்டே இந்தியாவில் பஞ்சங்கள் தோன்றி வந்துள்ளன. நாடு முழுவதையும் எடுத்துக்கொண்டால் மக்கள் அனைவருக்கும் உணவு விளைந்திருக்கும். ஆனால், சில மாநிலங்களில் விளைச்சல் உபரியாக இருக்கும்; பிறவற்றில் தீவிரமான பற்றாக் குறையும் அதனால் பஞ்சமும் ஏற்படும். பிரிட்டிஷ் ஆட்சி முழுமையாக ஏற்படும்வரை பஞ்சத்தை விதிப்பயன் என் மக்கள் சகித்துவந்த நிலை இருந்தது. பஞ்சத்தைத் தீர்க்க முக்கியமாகச் செய்யவேண்டியது விளைச்சல் அதிகமான இடத்திலிருந்து தட்டுப்பாடுள்ள இடத்துக்குத் தானியங்களை எடுத்துச் செல்லுவதுதான். இதற்கு இருப்புப்பாதைகள் மிகவும் உதவும்.*

காமல் அவற்றைச் சரக்கூட்டும் துணை நிறுவனங்களாகக் கொண்டு இருப்புப்பாதைகளை அமைத்தனர்.

பிரிட்டனில் இருப்புப்பாதைகளை முதலில் அமைத்தவர்கள் அவை அனைத்தும் இணைந்து ஒரே தேசிய அமைப்பாகப் பின்னர் மாறக்கூடும் என்பதை எதிர்பார்க்கவில்லை. எண்ணற்ற சிறு பாதைகளை அவர்கள் அமைத்தனர். அவை ஒன்றையொன்று பெரும்பாலும் சந்திக்கவில்லை. பல சமயம் அடுத்தடுத்த பாதைகள் வெவ்வேறு அகலத்தில் (gauge) இருந்தன. பல பாதைகள்மீது தொடர்ந்து ஒரே வண்டி ஓடுவதைப்பற்றி யாரும் எண்ணிக்கூடப் பார்க்கவில்லை. இருப்புப்பாதைகள் தோன்றிய சில ஆண்டுகளிலேயே அதன் அவசியம் புலனாயிற்று. அவற்றை இணைத்துப் பிரயாணிகளும் சரக்குகளும் வண்டிமாறாமல் போக வழிசெய்ய வேண்டியதாயிற்று. பிரிட்டனில் இருப்புப்பாதை நிர்வாகிகள் பெற்ற இவ்வனுபவத்தினின்று பிறநாடுகள் நன்கு பலனடைந்தன. அங்கெல்லாம் நெடுந்தூரப் பாதைகள் தொடக்கத்திலிருந்தே திட்டமிட்டு அமைக்கப்பட்டன.

இருப்புப்பாதைகளை இங்கிலாந்தில் முதலில் அமைத்தவர்கள் ஒருவகைப் போக்குவரவு மிகவும் இலாபமளிக்கும் என எண்ணினர்; ஆனால் அதற்கு மாறாக வேறுவகைப் போக்குவரவினின்று நிறைய இலாபம் கிடைத்தது. முதலில் சரக்கு ஏற்றிச்செல்லத்தான் இருப்புப்பாதைகளை அவர்கள் கட்டினார்கள். பிரயாணிப் போக்குவரத்துக்கு ஏற்பாடு செய்தபோதெல்லாம் அதை இரண்டாம் பட்சமாகத்தான் கருதினர். ஆனால் விரைவிலேயே பிரயாணிப் போக்குவரத்தினால் அதிக இலாபம் கிடைத்தது. இருப்புப் பாதைகள் தோன்றிய முதல் சில ஆண்டுகளில் வருமானத்தில் எழுபது சதவிகிதம் பிரயாணிகளிடமிருந்து கிடைத்தது; பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியில் இவ்விகிதம் வருடாவருடம் குறைந்து நாற்பது சதவிகிதத்தில் வந்து நின்றது. சதர்ன் ரெயில்வேயின் (Southern Railway) மொத்த வருமானத்தில் எழுபது சதவிகிதத்துக்குமேல் பிரயாணிக் கட்டணங்களிலிருந்து கிடைக்கிறது. ஆனால், இது விதி விலக்கான பாதையாகும். இதன் பரப்பில் எந்தப்பெரிய தொழிற்சாலைப் பிராந்தியமும் இல்லை; இது லண்டனோடு பல தென் கடற்கரை விடுமுறை வாசத்தலங்களை (holiday resorts) இணைத்தது; பெரிய அளவில் ஐரோப்பாவுடன் நடந்த பிரயாணிப் போக்குவரத்தும் இப்பாதையில்தான் நடந்தது.

பிரிட்டிஷ் இருப்புப்பாதைகளில் ஓடிய ரெயில் பெட்டிகளில் ஒரு சிலவே இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளுக்குச் சொந்தமாக இருந்தன. தொடக்கத்திலிருந்தே தனியாருக்குச் சொந்தமாக இருந்த பிரயாண

ரெயில் பெட்டிகளையும், (carriages) சாமான் வண்டிகளையும் (trucks) தம் பாதைகளில் ஓட அனுமதித்தனர். இவ்விஷயத்தில் சுங்கப் பாதை டிரஸ்டுகளும் கால்வாய்க் கம்பெனிகளும் காட்டிய வழியை அவை பின்பற்றின. சாலை அமைத்ததோடு சுங்கப்பாதை டிரஸ்டின் கடமை முடிந்தது. சாலைகளில் தம் வண்டிகளையும் கால்வாய்களில் தம் படகுகளையும் விரும்பியவர் ஓட்டிக்கொள்ளலாம். வழியை உபயோகிக்கச் சுங்கத்தை மட்டும் செலுத்தினால் போதும். தாம் அமைத்த பாதையிலே தனியார் வண்டிப் பெட்டிகள் பெரும் அளவில் ஓடி அதனின்று நிறையச் சுங்க வருமானம் வரும் என்று இருப்புப் பாதைக் கம்பெனிகள் எதிர்பார்த்தன. தனியாருக்குச் சொந்தமான இஞ்சின்களையும் தம் பாதைமீது ஓட அனுமதிப்பது பற்றி அவை எண்ணிப் பார்த்தன. ஆனால் அதனால் குறித்த நேரத்தில், விபத்துக்கள் நேராமல், வண்டிகள் ஓடுவது தடைபடும் என்பதை அவை உணர்ந்தன. ஏனெனில் மெதுவாகப் போகும் இஞ்சின் பின்னால் வரும் ரெயில்கள் அனைத்தையும் தாமதப்படுத்தும். இருப்புப் பாதைகள் தாமே சரக்குகளையும் பிரயாணிகளையும் ஏற்றிச் செல்ல வேண்டுமென பாராளுமன்றத்தின் ஒரு கமிட்டி 1839-ல் தன் அறிக்கையில் ஒப்புக்கொண்டது. இருந்தபோதிலும், நிறையத் தனியார் வண்டிப் பெட்டிகள் இருப்புப்பாதைக் கம்பெனியின் புகை வண்டிகளில் பூட்டப்பட்டன. இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகள், அவர்களது வாடிக்கைக்காரர்கள் இரு சாராருக்குமே இது வசதியானது என்று எண்ணப்பட்டது. எல்லாச் சரக்குகளையும் தம் பெட்டிகளிலேயே ஏற்றிச் செல்வதானால் அதற்காக இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகள் மேலும் நிறைய மூலதனம் சேர்க்கவேண்டியிருக்கும். தவிர, ஆலை அதிபர்களும் சுரங்க முதலாளிகளும் தம் ரெயில் பெட்டிகளை உபயோகிப்பதையே அதிகமாக விரும்பினர். இப்பெட்டிகளை ஆலை அல்லது சுரங்கத்தின் பக்கப்பாதையில் (siding) ஓட்டி விடுவர். அப்பெட்டியின் சொந்தக்காரர்கள் விரும்பியபோது அதில் சரக்கு ஏற்றுவர்; அல்லது அதனின்று சரக்கை இறக்கிக் கொள்வர். அதுவே இருப்புப்பாதைகள் கம்பெனியின் பெட்டியாக இருந்தால் அதை வெகு நாட்கள் வைத்திருந்தால் 'டிமரேஜ்' (demurrage) என்ற தாமத அபராதத்தைச் செலுத்த வேண்டியிருக்கும். மேலும், அப்பெட்டியை உபயோகிப்பது, இழுப்பது ஆகிய இரண்டுக்கும் இருப்புப்பாதைக் கம்பெனி கட்டணம் வசூலிக்கிறது. சொந்தப் பெட்டியானால் இழுப்பதற்கு மட்டும் கட்டணம் செலுத்தினால் போதும். ஆனால், தனியார் பெட்டிகள் திரும்பிவரும்போது அநேகமாகக் காலியாகவே வருகின்றன. பெட்டிகள் இருப்புப்பாதைக் கம்பனிக்குச் சொந்தமாக இருந்தால் திரும்புகாலிலும் அவற்றில் சரக்கேற்றலாம்; அவற்றை ஒன்று சேர்த்துச் சிக்கனமாகவும் அதிக நேரமும் பயன்படுத்த முடியும். இருப்புப்பாதைகளை அரசாங்கம் மேற்கொண்டபோது இக் கருத்தை

உள்ளத்தில்கொண்டு, எல்லா ரெயில் பெட்டிகளையும் சேர்த்து வாங்கிக்கொண்டது. அப்பொழுதும் விசேஷமான சில பண்டங்களுக்கு விசேஷமான சிலவகை ரெயில் பெட்டிகள் தேவைப்பட்டன; அவை போகும்போது சுரக்கோடு போனுல் திரும்புகாலில் காலியாகத்தான் வரவேண்டியிருந்தது.

1825-50-ல் தான் பிரிட்டனின் இருப்புப்பாதை அமைப்புத் தோன்றியது எனலாம்.[1] நீராவிப் பொறிகள் ஓடாத தண்டவாளப் பாதைகள் 1825-க்கு முன்னரே இருந்தன. 1850-க்குப் பின்னரும் இருப்புப்பாதைகள் நிறைய விரிவாக்கப்பட்டன. எனினும் 1825-1850-ல்தான் இருப்புப்பாதை அமைப்பு இங்கிலாந்தில் தோன்றியது எனலாம்.[2] முதலில் தோன்றிய இருப்புப்பாதைகள் கரிச் சுரங்கங்களிலிருந்து சிறிது தூரத்துக்குக் கட்டப்பட்டவையே. சுரங்கவாயிலிலிருந்து ஆறு அல்லது கால்வாய்க்கு நிலக்கரியை எடுத்துப் போவதே இவற்றின் நோக்கம். கரிச்சுரங்கப் பாதைகள் மோசமாக இருந்தன. 1630-லேயே தட்டையான அல்லது உட்குழிவமைந்த (grooved) மரப் பலகைகள் அவற்றின்மீது சில இடங்களில் பதிக்கப்பட்டிருந்தன.[3] நிலக்கரி ஏற்றிய வண்டிகள் அவற்றின்மீது ஓடின (சில சமயம் அவற்றைவிட்டு விலகியும் ஓடின). வண்டிகள் குதிரைகளாலோ மனிதர்களாலோ இழுக்கப்பட்டன. பாதை சாய்வாக இருந்ததால் அவை தானுகவே ஓடின. மரத்துக்குப் பதில் 1738-ல் இரும்புத் தகடுகள் உபயோகிக்கப்பட்டன. 1767-ல் வார்ப்பிரும்புத்

[1] இங்கிலாந்தின் இருப்புப்பாதைகளின் 'புத்தமைப்பு' (invention) ஒன்ருேடொன்று சம்பந்தப்படாத இரு தனி வளர்ச்சிகளின் சேர்க்கை அது. விசேஷமான ஒரு பாதை தயாரித்து, அதன்மீது தண்டவாளங்கள் பொருத்திய போது நீராவிப் பொறிகள் அவற்றின்மீது ஓடும் என்ற எண்ணம் ஏற்படவில்லை. அதேபோல, நீராவிப் பொறிகள் முதலில் கட்டப்பட்டபோது சாலைகளில்தான் அவை ஓட்டப்பட்டன. அவற்றைத் தண்டவாளப்பாதைமீது ஓட்டும் எண்ணம் முதலில் ஏற்படவில்லை.

[2] பிரிட்டிஷ் இருப்புப்பாதைகளின் நீளம் பல்வேறு காலங்களில் பின்வருமாறு இருந்தது:

1840 —	1,857 மைல்	1923—20,314	மைல்
1860 —	10,433 ,,	1930—20,402	,,
1900 —	21,666 ,,	1947—19,414	,,
1920 —	23,734 ,,	1958—19,025	,,

இப்புள்ளி விவரங்களில் 1920-க்குப்பின் அயர்லந்தின் பாதைகள் சேர்க்கப்படவில்லை. அயர்லந்தில் இப்போது 3,400 மைல் நீளப் பாதை உள்ளது. 1947-1958 ஆண்டுகளின் புள்ளி விவரங்கள் பிரிட்டிஷ் போக்குவரத்துக் கமிஷனது விவர அறிக்கைகளிலிருந்து எடுக்கப்பட்டுள்ளன; இவ்விரண்டு ஆண்டுகளில் பாதை அளவு விவரம் குறைவாக உள்ளதற்குக் காரணம் சமீப காலத்தில் தூரமான பிரதேசங்களில் நஷ்டத்தில் ஓடிய பாதைகள் மூடப்பட்டதே ஆகும்.

[3] நியூகாஸிலில் (New castle) 1602-லேயே ஒரு மரத் தண்டவாளப் பாதை இருந்ததாகக் கூறப்படுகிறது.

தண்டவாளங்கள் பயனுயின. விளிம்பு நீண்ட (flanged) சக்கரங்களைக்கொண்ட சாமான் வண்டிப் பெட்டிகளை வில்லியம் ஜெஸப் (William Jessup) முதலில் அமைத்தார். பதினெட்டாம் நூற்றுண்டின் முடிவில் பல சிறு பாதைகள் கால்வாய்களுக்குச் சரக்கேற்றிச் செல்ல அமைக்கப்பட்டன. வாண்ட்ஸ்வர்த்துக்கும் (Wandsworth) கிராய்டனுக்கும் (Croydon) இடையே பாதை அமைக்க சர்ரே அயர்ன் ரெயில்வேக்கு (Surrey Iron Railway) அனுமதியளித்து, 1801-ல் ஒரு சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இது நிலக்கரி, கோதுமை முதலான பொருள்களை ஏற்றிச் செல்ல அமைக்கப்பட்டது. அந்நூற்றுண்டின் முதல் இருபது ஆண்டுகளில், அப்பாதைக்குப் பின் பத்தொன்பது இருப்புப்பாதைகள் நாட்டின் பல பாகங்களில் அமைக்கப்பட்டன. அவற்றில் வண்டிகளைக் குதிரைகள் இழுத்தன. ஒரே இடத்தில் அமைந்த நீராவிப் பொறிகளை இயக்கி உருளைகளில் கம்பியைச் சுற்றி வண்டிகளை இழுக்கச் சில பரிசோதனைகள் செய்யப்பட்டன. 1803-லேயே நீராவி ரெயில் இஞ்சின்கள் பயன்படத் தொடங்கின. டிரெவிதிக் (Trevithick) பிளெங்கின்ஸாப் (Blenkinsop), ஹெட்லி (Hedley) ஆகியோர் இவ்விஷயத்தில் முதல் புத்தமைப்புகளைச் செய்தவர்கள். பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்லும் "நீராவிக் கோச்சுகள்" (steam coaches) பல அடுத்த சில ஆண்டுகளில் கட்டப்பட்டன. அவை பொதுச் சாலைகளில் ஓடின. கில்லிங்வர்த்தி லிருந்த (Killingworth) ஜார்ஜ் ஸ்டீபென்ஸன் (George Stephenson) என்ற சுரங்கப் பொறியியலாளர் 1814-ல் 'புளுகர்' (Blucher) என்ற ரெயில் இஞ்சினைக் கட்டினுர். அதில் பல குறைகள் இருந்தன. இருப்பினும் ஸ்டீபென்ஸன் தம் பரிசோதனைகளைத் தொடர்ந்து நடத்தி வந்தார்.

1821-ல் ஸ்டாக்டன் - டார்லிங்டன் இருப்புப்பாதையைக் (Stockton - Darlington Railway) கட்ட ஆரம்பித்தனர். அதை அமைக்க முன்வந்தவர்கள் வண்டிகளை இழுக்கக் குதிரைகளைத்தான் உபயோகிக்க வேண்டுமென இருந்தனர். ஆனுல் 1823-ல் நீராவி ரெயில் இஞ்சின்களையும், நகராத நீராவிப் பொறிகளையும் (stationary engines) உபயோகிப்பதென முடிவு செய்தனர். 1825-ல் அப்பாதை திறக்கப்பட்டது. ஸ்டீபென்ஸன் அமைத்த நீராவிப் பொறி ஒன்று அதன் முதல் வண்டியை இழுத்துச் சென்றது.[1] ஸ்டாக்டன் டார்லிங்டன் பாதை வெற்றிகரமாக நடந்ததைக் கண்டு வேறு பாதைகள் கட்டப்பட்டன. 1830-ல் லிவர்ப்பூல் -மாஞ்செஸ்டர் இருப்புப்பாதை கட்டி முடிந்தது. அக் கம்பெனியின் இயக்குநர்கள்

[1] சில ஆண்டுகளுக்கு ஸ்டாக்டன் டார்லிங்டன் பாதையில் குதிரைகள் நீராவிப் பொறிகள் இரண்டுமே வண்டிகளை இழுத்தன.

அவர்கள் குறிப்பிட்டமாதிரி ஒரு ரெயில் பொறி அமைப்பவருக்கு 500 பவுன் பரிசளிப்பதாக வாக்களித்தனர். 1829-ல் ரெயின்ஹாலில் (Rainhall) அதற்கான பரீட்சைகள் நடந்தன. வந்த பொறிகள் பிறவனைத்தையும்விட ஸ்டீபென்ஸன் அமைத்த ராக்கெட் (Rocket) எல்லா வகையிலும் நன்ருக வேலை செய்தது; அப்பரிசையும் பெற்றது. வார்ரிங்டனுக்கும் (Warrington) பர்மிங்ஹாமுக்கும் (Birmingham) இடையிலும் பர்மிங்ஹாமுக்கும் லண்டனுக்கும் இடையிலும், பிரிஸ்டலுக்கும் லண்டனுக்கும் இடையிலும் வேறு இருப்புப்பாதைகள் கட்டப்பட்டன. 1838ஆம் ஆண்டிலேயே லண்டனுக்கும் மாஞ்செஸ்டருக்கும் இடையே ரெயில் போக்குவரவு ஏற்பட்டுவிட்டது. 1839-ல் ஈஸ்டர்ன் கவுன்டீஸ் ரெயில்வே (Eastern Counties Railway) திறக்கப்பட்டது. (இது பின்னர் கிரேட் ஈஸ்டர்ன் (Great Eastern) ஆயிற்று). அப்பாதையின் அகலம் ஐந்தடி. ஆனல் 1845-ல் அது ஸ்டாண்டர்டு கேஜுக்கு (Standard gauge—தர அகலம்) அகலத்துக்கு மாற்றப்பட்டது. அவ்வேளையில் நாட்டின் பல பகுதிகளில் இருப்புப் பாதைகள் பல தோன்றியிருந்தன. ஆனல் அவற்றில் பெரும்பாலானவை சிறு தூரப் பாதைகளே. அவற்றுள் பல அடுத்த பாதையோடு தொடர்பு இல்லாமல் அமைந்திருந்தன. 1840-க்குப் பின் பத்து ஆண்டுகளில் பாதை அமைப்பு தொடர்ந்து நடந்தது. ‘இருப்புப்பாதை மன்னன்’ (Railway king) என்று அழைக்கப்பட்ட ஜார்ஜ் ஹட்ஸன் (George Hudson) ஊக்கமளிக்க 1843-47-ல் ஒரு “இருப்புப்பாதைப்பித்தே” (railway mania) ஏற்பட்டது. பணம் இருந்தவர்கள் தீர ஆராயாமல் முட்டாள்தனமான பல பாதைத் திட்டங்களில் முதலீடு செய்தனர். நிறையப் பணம் இவ்வாறு விரயமாயிற்று. ஆனல் இக் காலத்துப் பாதைகள் அனைத்தும் அத்தகையவையல்ல. ஆக, 1850-ல் இங்கிலாந்து முழுவதும் பின்னல் வலைபோல இருப்புப்பாதைகள் அமைந்துவிட்டன.

இருப்புப்பாதைகள் தொடர்ந்து நாட்டின் பல பாகங்களில் அமைக்கப்பட்டு வந்தபோது இருப்புப்பாதைகளின் இணைப்பும் ஏற்பட லாயிற்று[1]. ஒரு பாதை மற்றொன்றை விலைக்கு வாங்கியது.

[1] சிறு இருப்புப்பாதைகள் பல ஒன்றுசேர்ந்ததன் விளைவாக 1844-ல் மிட்லண்டு ரெயில்வேயும் (Midland Railway) 1846-ல் லண்டன் அண்டு நார்த் வெஸ்டர்ன் ரெயில்வேயும் (London and North-Western Railway) தோன்றின. கிரேட் வெஸ்டர்ன் ரெயில்வே (Great Western Railway) இவ்வாறு தோன்றவில்லை. அது முதலிலிருந்தே பெரிய அளவில் கட்டப்பட்டது. சில துணைப் பாதைகளின் உதவியுடன் இங்கிலாந்தின் மேற்குப் பகுதியில் போக்குவரத்து முற்றுரிமையைப் பெறவேண்டும் என்ற பேரவாவுடன் தோன்றியபாதை அது. நீர்வழிப் போக்கு வரத்தில் தாமதம் மிகவும் ஏற்பட்டதே லண்டனுக்கும் பிரிஸ்டலுக்கு மிடையே நேராக ரயில்பாதை போடவேண்டும் என்று முதலில் எண்ணம் தோன்றக் காரணமாகும்.

அல்லது இரண்டு பாதைகள் ஒன்றிப் புதியதொரு பாதை தோன்றியது[1]. (இவை இரண்டுக்கும் அடிப்படையில் வேறுபாடு ஒன்றும் இல்லை). இருப்புப்பாதைகள் தனித்தனியாக இருந்தபோதும் பல கம்பெனிகள் அடுத்தவற்றின் பாதைகளில் தம் வண்டிகளை ஓட்ட அனுமதி பெற்றன. இதற்கு முன்னரே பாதைகள் அனைத்தும் ஒரே அகலத்தில் இருக்கவேண்டியதன் அவசியம் உணரப்பட்டது. புதுப் பாதைகள் அனைத்தும் நான்கடி எட்டரை அங்குலம் இடைவெளி கொண்ட தர அகலத்தில் (Standard of gauge) தான் கட்டவேண்டுமெனப் பாராளுமன்றம் 1846-ல் உத்தரவிட்டது[2]. கிரேட் வெஸ்டர்ன் ரெயில்வேயும் அதனுடன் தொடர்பு கொண்டிருந்தவையும் தம் பாதை அகலத்தை ஏழடியாகவே வைத்திருக்க அரசாங்கம் அனுமதித்தது. இவ் வகலப்பாதைகள் மேலும் சில தூரத்துக்கும் அமைக்கப்பட்டன. பாதை அகலங்கள் மாறுபட்டதால் விளைந்த அசௌகரியங்களை உணர்ந்து, இவ் வகலப்பாதையை வெஸ்டர்ன் ரெயில்வே கைவிட்டது. எல்லாப் பாதைகளையும் தர அகலத்துக்கு மாற்றும் வேலை 1868-ல் தொடங்கியது. சில காலத்துக்குக் கிரேட் வெஸ்டர்ன் ரெயில்வேயின் சில பாதைகளில் மூன்ருவது தண்டவாளமும் அமைந்திருந்தது. இதனுல் தரப்பாதை, அகலப்பாதை (Broad gauge) இரண்டுக்கும் ஏற்ற வண்டிகள் ஒரே பாதையில் ஓடமுடிந்தன. 1892-ல் முழுப்பாதையும் தர அகலத்துக்கு மாற்றப்பட்டது.

சுங்கம் வசூலித்துப் பிறர் வண்டிகள் உபயோகிக்குமாறு பாதையை அமைப்பதே முதலில் இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளின் நோக்கமாக இருந்தது என்பதை முன்னரே கண்டோம். பின்னர், சூழ்நிலை மாறிக் கம்பெனிகளே சரக்குகளையும் பிரயாணிகளையும் ஏற்றிச் செல்லலாயின. ஒரு கம்பெனியின் வண்டி மற்றதன் பாதையிலே ஓடலாயிற்று. அதன் பிறகு இயல்பாகப் பிரயாணிகளுக்கு, அவர்கள் பல கம்பெனிகளின் பாதைகளில் செல்லவேண்டியிருப்பினும், போக வேண்டிய ஊருக்கு ஒரே பிரயாணச் சீட்டு (ticket) வழங்கப்பட்டது.

[1] சாதாரணமாக ஒரு பாதை மற்ருென்றை வாங்கினுல் பின்கூறிய கம்பெனியின் பங்குதாரருக்குப் பணத்துக்குப்பதில் முன்கூறிய கம்பெனி தன் பங்குகளை அளிக்க முன்வந்தது. தம் பணத்துக்கு ஒரு நல்ல முதலீடு தேவையாக இருந்ததால் அப் பங்குதாரர்கள் அவற்றைச் சாதாரணமாகப் பெற்றுக்கொண்டனர்.

[2] பிரிட்டிஷ் இருப்புப்பாதைகளில் நான்கடி எட்டரை அங்குலத்தைத் தர அகலமாக எடுத்துக்கொண்டதற்குப் பல காரணங்களைக் கூறுகின்றனர். ஒன்று, கில்லிங்வர்த் காலியரி ரெயில்வே (Killingworth Colliery Railway) யின் அகலம் அது என்பது. வேறு சில பாதைகளும் அவ்வகலத்தில் அமைந்திருக்கலாம். ரோமானியர்களுடைய இரதங்களின் சக்கரங்களுக்கு இடையான தூரம் அது என்பது மற்ருெரு கூற்று. உண்மையில் ரோம இரதத்தின் அகலம் அதுவாயின், அது தற்செயலான ஒற்றுமையன்றி வேறில்லை. ஒன்றே முக்கால் அங்குலத் தண்டவாளங்களின் வெளி விளிம்புகளுக்கிடையே உள்ள தூரத்தை ஐந்தடியாகக் கொண்டால் உள் அகலம் நான்கடி எட்டரை அங்குலமாக இருக்கும் என்பது அதைவிடப் பொருத்தமான காரணமாகும்.

சரக்குகளும் வண்டி மாற்றுமல் பல கம்பெனிகளின் பாதைகள் வழி யாக எடுத்துச் செல்லப்பட்டன. இவ்விருவகை நேர்ப் போக்கு வரத் துக்கும் ஒரே கட்டணம்தான் வசூலிக்கப்பட்டது. பின்னர், அதை அப்பாதைகள் பங்கிட்டுக் கொண்டன. நாள்தோறும் இதுபோல ஆயிரக்கணக்கான விவகாரங்கள் நடந்தன. 1842-ல் ரெயில்வே கட்டணத் தீர்வகம் (Railway Clearing House) ஒன்றை அக் கம்பெனிகள் இதற்காக நிறுவின. ஒவ்வொரு இருப்புப்பாதையும் பிறவற்றுக்கு அளிக்கவேண்டிய கட்டணப் பங்குகளையும் பிறவற்றி னின்று பெறவேண்டிய தொகைகளையும் கணக்கிட்டுத் தீர்ப்பது அதன் வேலை[1].

தனியார் முயற்சியின் விளைவாகவே இங்கிலாந்தில் இருப்புப் பாதை வளர்ச்சி ஏற்பட்டது. இருப்புப்பாதைகளின் நன்மைகளையும் முக்கியத்துவத்தையும் நாடு உணர்ந்ததும் அவற்றுக்குத் தனிச் சலுகைகள் கிடைத்தன. நாட்டின் முக்கியமான போக்குவரத்துச் சாதனமாக அவை விளங்கலாயின. எனவே ஓரளவுக்கு அரசாங்கம் இவற்றைக் கட்டுப்படுத்தவேண்டிய நிலை வந்தது. அரசியல்வாதி களும் பொருளியலாரும் தலையிடாமைக் கொள்கையைச் சிரமேற் கொண்டிருந்தவரை இருப்புப்பாதைகள்மீது சீராக அரசாங்கக் கட் டுப்பாட்டை விதிக்கப் பாராளுமன்றம் தயங்கியது. போகப்போக இக் கொள்கையைக் கடைப்பிடிப்பது கடினமாயிற்று. இருப்பினும், தம் முதல் ஐம்பது ஆண்டுகளில் இருப்புப்பாதைகள்மீது அரசாங்கக் கட்டுப்பாடுகள் ஏதும் இருக்கவில்லை. 1873-ல் இருப்புப்பாதை மற்றும் கால்வாய்க் கமிஷன் (Railway and Canal Commission) அமைக்கப் பட்டது. அதுவரை இருப்புப்பாதைகள்மீது அரசாங்கத்தின் ஆதிக் கம் மிகக் குறைவே.

புதுப்பாதைகள் திறக்கப்படுமுன், வாணிபக் கழகத்தின் (Board of Trade) ஆய்வுக்கு அவை உட்படவேண்டுமென 1840-ல் ஒரு சட்டம் வந்தது. ஒரு புதுப் பாதையின் நிலைமை கழகத்துக்குத் திருப்தி அளிக்காவிட்டால் அது தொடங்குவதை நிறுத்திவைக்கக் கழகத்துக்கு அதிகாரம் 1842-ல் இருந்தது. விபத்துக்கள் நேரிட்டால் இருப்புப்பாதைகள் கழகத்துக்கு அவற்றை அறிவிக்கவேண்டும். அவற்றின் காரணங்களைப்பற்றி விசாரணை நடத்த வாணிபக் கழகம்

[1] ஒவ்வொரு இருப்புப்பாதையின் பற்று வரவையும் கணக்கிட்டுத் தீர்ப்ப தோடு வேறு பணிகளையும் ரெயில்வே கட்டணத் தீர்வகம் செய்கிறது. தமது அனு பவங்களைப் பரிமாறிக்கொள்ளவும், கூட்டாகச் செய்யப்படும் வேலைகளின் செயல் முறைப் பிரச்சினைகளைப்பற்றி விவாதிக்கவும், பொதுவாகத் தாம் அக்கறை கொண்ட விஷயங்களைப் பற்றிப் பேசவும் இத்தீர்வகத்தை உயர்தர ரெயில்வே அதிகாரிகள் உபயோகித்தனர். 1948-ல் இருப்புப்பாதைகள் அரசாங்க உடைமையான பின்னரும், அவற்றின் பல்வேறு பிராந்தியங்களின் அதிகாரிகள் கூடுமிடமாக இத்தீர்வகம் தொடர்ந்து பயன்பட்டுவருகிறது.

உரிமைபெற்றது. இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளின் இலாப ஈவு பத்துச் சதவிகிதத்துக்கு மிகலாகாது எனவும் அதற்கு அதிகமாக இலாபம் வந்தால் கட்டணங்களைக் குறைக்க அதைப் பயன்படுத்த வேண்டும் எனவும் உத்தரவாயிற்று. இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளின் நடைமுறை விதிகளை வாணிபக் கழகத்தின் ஒப்புதலுக்காகச் சமர்ப்பிக்க வேண்டுமென்றும் உத்தரவாயிற்று. ஒரு குறிப்பிட்ட கால வரையறைக்குப்பின் குறிப்பிட்ட சில ஷரத்துகளின்படி இருப்புப் பாதைகளை வாங்க அரசாங்கம் உரிமை பெற்றது.[1] இருப்புப்பாதைகள் சிலருக்கு மட்டும் கட்டணங்களில் அநியாயமாகச் சலுகை காட்டும் கெட்ட வழக்கமானது அடுத்த முப்பது ஆண்டுகளாகப் பொதுமக்களின் கவனத்தைக் கவர்ந்தது. அதை அரசாங்கம் தடைசெய்தது. ஆனால், அதை உடனடியாகத் தடுக்க முடியவில்லை. அதே ஆண்டில் (1844) மலிவான புகை வண்டிகள் சட்டப்படி (Cheap Trains Act) ஒவ்வொரு இருப்புப் பாதையும் போக ஒன்றும் வர ஒன்றுமாக நாளுக்கு இரு வண்டிகளை மைலுக்கு ஒரு பென்னிக்கு அதிகமாகாமல் கட்டணம் வசூலித்துத் தேவைப்பட்ட எல்லா நிலையங்களிலும் நிற்குமாறு ஓட்டவேண்டுமென விதிக்கப்பட்டது.[2] 1845-ல் சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்ல உச்ச வரம்புக் கட்டணங்களைப் பாராளுமன்றம் நிர்ணயித்தது.[3] சுமார் அறுபது பண்டங்கள் ஐந்து அல்லது ஆறு

[1] இவ்வுரிமையை அரசாங்கம் உபயோகிக்கவில்லை.

[2] சாதாரணமாக மூன்றும் வகுப்புப் பிரயாணிக் கட்டணம் மைலுக்கு ஒன்றரைப் பென்னி என்ற அடிப்படையில் இருந்தது. மூன்றும் வகுப்புக் கட்டணம் எங்கும் ஒரு பென்னியாகக் குறைந்தபோதுதான் இந்தப் "பாராளுமன்ற ரெயிலின்" முக்கியத்துவம் மறைந்தது. 1872-ல் மிட்லண்டு ரெயில்வே தன் கட்டணங்களை இவ்வாறு குறைத்தது. அதைப் பிற கம்பெனிகளும் பின்பற்றின.

[3] இருப்புப்பாதைக் கட்டணத்தில் பல அம்சங்கள் சேர்ந்துள்ளன. அதில் சேர்ந்த செலவுகள் பின்வருமாறு :

(1) பாதையின் உபயோகம்.

(2) வண்டிகளை இழுப்பது.

(3) இஞ்சின் மற்றும் வண்டிப் பெட்டிகளின் உபயோகம்.

(4) பொருள்களைப் பெற்றுக்கொள்வதும் தருவதும்.

(5) பொருள் ஏற்ற, இறக்க, கிடங்கில் வைக்க ஆகும் இறுதிச் செலவுகள் (terminals). 1845-க்கு முன் முதல் மூன்று செலவுகளைத்தான் பாராளுமன்றம் அங்கீகரித்தது. தனித்தனிச் சேவைகளுக்காக மூன்று தனித்தனிக் கட்டணங்கள் வசூலிக்கப்பட்டன. 1845-ல் அவை ஒன்றுசேர்க்கப்பட்டன. முன் வசூலிக்கப்பெற்ற அங்கங்களின் கூட்டல் தொகையைவிடப் புதுக்கட்டண விகிதம் குறைவாக இருந்தது. இறுதிக் கட்டணங்களுக்கும் அதே சமயத்தில் அங்கீகாரம் கிடைத்தது. அவற்றுக்கும் உச்ச வரம்பு நிர்ணயமாயிற்று. பிற கட்டணங்களோடு சேர்க்காமல் தனியாக இறுதிக் கட்டணங்களை இருப்புப்பாதைகள் கூற வேண்டியிருந்தது.

உண்மையில் தான் அளிக்கும் வசதிகளுக்காக மட்டுமே இருப்புப்பாதைக் கம்பெனி கட்டணங்களை வசூலிக்கவேண்டும். தானே பக்கப் பாதையையும், சரக்கு ரயில் பெட்டிகளையும் கொண்டுள்ள தொழிற்சாலையிடம் பாதையை உபயோகிக்கவும் வண்டிப் பெட்டியை இழுத்துச் செல்லவுமே கட்டணங்களை வசூலிக்க வேண்டும்.

வகுப்புகளாகப் பிரிக்கப்பட்டன. அனுமதிக்கப்பட்ட உச்ச வரம்புக்குள் மேலும் சில வகுப்புகளை இருப்புப்பாதைத் தீர்வகம் ஏற்படுத்தியது. 1846-ல், முன்னரே கூறியபடி, கிரேட் வெஸ்டர்ன், அதனோடு இணைந்தவை ஆகிய பாதைகளைத் தவிரப் பிற இருப்புப் பாதைகளனைத்தும் தர அகலத்தில் இருக்கவேண்டுமென விதிக்கப் பட்டது.

இருப்புப் பாதைகளைக் கட்டுப்படுத்துவதுபற்றி விசாரிக்கப் பல ஆணைக் குழுக்கள் நியமிக்கப்பட்டன. ஆனால் அதனால் ஒன்றும் ஏற்படவில்லை. திரு. கார்டுவெல்லின் (Mr. Cardwell) தலைமையில் ஒரு கமிட்டி 1852-லும், 1853-லும் இருப்புப் பாதைகளின் நடை முறையை ஆராய்ந்தது. இதன் அறிக்கையின் விளைவாக 1854-ல் இருப்புப்பாதை மற்றும் கால்வாய்ப் போக்குவரத்துச் சட்டம் (Railway and Canal Traffic Act) ஒன்று நிறைவேற்றப்பட்டது. அது 'கார்டு வெல் சட்டம்' (Cardwell's Act) என்று பொதுவாக அழைக்கப் பெற்றது. சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்ல நியாயமாகத் தேவையான எல்லா வசதிகளையும் செய்துதர வேண்டுமென்றும், அக்கிரமமான சலுகைகளைத் தரக்கூடாதென்றும் இருப்புப்பாதைகளை அச் சட்டம் பணித்தது. வேகமாகப் புரையோடிய இக் கெட்ட வழக்கத்தைப் போக்க இச் சட்டமும் முயற்சி செய்து தோல்வியுற்றது. 1845-ல் சட்டப்படி விதிக்கப்பட்ட உச்ச வரம்புக்குள் எக் கட்டணத்தையும் வசூலிக்க இருப்புப்பாதைகளுக்கு உரிமை இருந்தது. அதுவரை, போட்டியிடும் இரு தொழிற்சாலைகளுள் ஒன்றைவிட மற்றொன்றுக்குக் கட்டணத்தை அதிகமாக விதித்து, ஒன்றை வளமுறச்செய்து, மற்றதைப் படுகுழியில் வீழ்த்த இருப்புப்பாதைகளால் முடிந்தது. கட்டணத்தில் மட்டுமின்றிப் பிற வகைகளிலும் அக்கிரமமான சலுகைகளைக் காட்டமுடியும். உதாரணமாக, ஒருவனது சரக்குகளை மற்றவனுடையதைவிட விரைவாக ஏற்றியனுப்பலாம். இருப்புப் பாதை அதிகாரிகளும் லஞ்சப் பேய்க்கு அடிமையாகி யிருக்கக்கூடும். பாரபட்சமின்றி இப்பிரச்சினையை ஆய்ந்ததில், கட்டண விகிதங்களை நிலையாக நிர்ணயித்து, அவற்றைக் கட்டாயப்படுத்துவது ஒன்றுதான் இக் கேட்டை ஒழிக்க முடிவான வழி என்பது புலப்பட்டது. இருப்புப் பாதை விவகாரங்களில் தலையிடுமாறு தன் கொள்கையை மாற்றிக் கொள்ள இன்னமும் அரசாங்கம் தயாராகவில்லை. எனவே கார்டுவெல் சட்டம் பல ஆண்டுகளாகப் பயனற்றிருந்தது.

சிறு ரெயில்வேக் கம்பெனிகளைச் சேர்த்துப் பெரிய முற்றுரிமைக் கம்பெனிகளை அமைக்கும் திட்டங்கள் பல பாராளுமன்றத்தின் அனுமதி கோரிச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டன. அத்திட்டங்களின் நன்மைகளை ஒருசாரார் ஆதரிக்க, தடையற்ற போட்டி இருக்கவேண்டியதுதான் நல்லதென்ற

கோட்பாட்டை மறுசாரார் ஆதரிக்க, பாராளுமன்றத்தின் அபிப்பிராயம் இவ்விஷயத்தில் இரண்டுபட்டிருந்தது. இறுதியில் சூழ்நிலை காரணமாகத் தலையிடாமைக் கொள்கை நலிந்தது. அரசாங்கம் இருப்புப்பாதைகளைச் சீராகக் கட்டுப்படுத்த வேண்டுமென்ற கொள்கை ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. 1872-ல் ஒரு விசாரணைக் கமிட்டி இதுபற்றி ஆலோசித்துத் தன் அறிக்கையை வெளியிட்டது. இருப்புப்பாதைகள் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம் (Regulation of Railways Act) இயற்றப்பட்டது. 1773-ல் இருப்புப்பாதைக் கால்வாய்க் கமிஷன் (Railway and Canal Commission) நியமிக்கப்பட்டது. முதலில் அது ஐந்தாண்டுக் காலத்துக்கு நியமனம் பெற்றது. 1878 வரை அது ஆண்டுக்கு ஆண்டு தொடர்ந்து இருந்து வந்தது. 1888-ல் அது நிரந்தரமாக அமைக்கப்பட்டது. அவ்வாணைக் குழுவில் மூன்று கமிஷனர்கள் இருந்தனர். அக் குழுவினரில் ஒருவர் பிரசித்திபெற்ற வழக்கறிஞராகவும்[1], மற்றொருவர் இருப்புப்பாதை நிர்வாகத்தில் தேர்ச்சி பெற்றவராகவும்[2] இருக்கவேண்டும். கட்டணச் சலுகைகளைத் தடுத்த சட்டத்தைச் செயலாற்றுவது, இருப்புப்பாதைகள் ஒன்றுசேரும் திட்டங்களைப் பரிசீலிப்பது, நேர்க் கட்டணங்கள் (through rates) நியாயமாக நிர்ணயமாகி உள்ளனவா எனப் பார்ப்பது, இருப்புப் பாதைக் கம்பெனிகளிடையே ஏற்படும் தகராறுகளைத் தீர்ப்பது, இருப்புப் பாதைகள், கால்வாய்களை வாங்குவதை அனுமதிப்பது ஆகியவை இக் கமிஷனின் பணிகள். ஓர் இருப்புப்பாதைக் கம்பெனி ஒரு கால்வாயை வாங்கவோ, அதன் நிர்வாகத்தைத் தனதாக்கிக்கொள்ளவோ முன் வந்தால், அதனால் பொதுநலம் பாதிக்கப்படுமானால் அதைக் கமிஷன் அனுமதிக்காது. இருப்புப்பாதைகளின் ஆதீனத்தில் உள்ள கால்வாய்களை நல்ல நிலையில் வைத்திருக்கவேண்டும் என்றும் உத்தரவிடப்பட்டது. 1873 ஆம் ஆண்டின் சட்டப்படி ஒவ்வொரு புகைவண்டி நிலையத்திலும் கட்டண விகிதப் பட்டியலை இருப்புப் பாதைக் கம்பெனி வைத்திருக்கவேண்டும். நியாயமான நேரங்களில் கட்டணம் ஏதும் இன்றி அதைப் பார்க்கப் பொதுமக்களை அனுமதிக்கவேண்டும். அதில் சரக்கு ஏற்றிச் செல்வதற்கான கட்டணங்களையும் இறுதிக் கட்டணங்களையும் தனித்தனியாகக் குறிக்கவேண்டும்.

இக் கமிஷன் தன் பணியில் உடனடியாக முழுவெற்றி காணவில்லை; ஆனால் பின்னர் இது நன்கு பணியாற்றியது. இதற்குக் காரணம் என்னவெனில், மக்களது நம்பிக்கைக்கு அது உடனடியாகப்

[1] எப்போதும் அச் சட்ட உறுப்பினர் உயர் நீதி மன்றத்து நீதிபதியாகவே இருப்பார்.

[2] மூன்றாவது குழுவினரின் யோக்கியதாம்சத்தைச் சட்டம் குறிப்பிடவில்லை. "பொதுவாக ஒரு கிறித்துவன்" (a Christian at large) என அவர் விவரிக்கப்பட்டிருக்கிறார்.

பாத்திரமாகவில்லை. புகார்களை அதன்முன் கொண்டுவர அநேகர் முன்வரவில்லை. தன் தீர்ப்புகளைக் கட்டாயமாக அமல் படுத்தத் தேவையான சக்தியும் அதற்குப் போதவில்லை. சிலசமயம் அதன் தீர்ப்புகளை இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகள் புறக்கணித்ததாகவும் கூறப்படுகிறது. ஆனால் கமிஷன் இருந்ததே இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளின்மீது நடவடிக்கைகளை மிதப்படுத்த உதவியது. அதன் தீர்ப்புகளை எல்லார் முன்னிலையிலும் புறக்கணித்துப் பொது மக்களது ஆதரவை இழக்க இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகள் துணியவில்லை. மேலும் சில இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகள் ஒன்றியதைக் கமிஷன் தடுக்க முடியவில்லை. ஆனால் ஒரு துறையில் — அதாவது, சலுகைகள் விஷயத்தில்—கமிஷனின் குறிக்கோள் நிறைவேறியது. ஒரு நபரைவிட மற்றொருவருக்குக் கட்டணம் குறைவு என்ற புகார் அதற்குப்பின் எழவில்லை. எனினும் ஜில்லாவுக்கு ஜில்லா கட்டண வேறுபாடு இருந்ததாகத் தொடர்ந்து புகார்கள் வந்தன,

1888-ல் இருப்புப்பாதை மற்றும் கால்வாய்ப் போக்குவரத்துச் சட்டம் வந்தது. இருப்புப்பாதைகள்மீது அரசாங்கம் கட்டுப்பாடு விஸ்தரிக்கப்பட்டதன் அடுத்த கட்டம் இது. இச் சட்டம் இருப்புப் பாதை மற்றும் கால்வாய்க் கமிஷனை நிரந்தரமாக்கியது. இருப்புப் பாதைக் கட்டணங்களைப்பற்றிய தொந்தரவான பிரச்சினையைத் தீர்க்க ஒரு முயற்சியையும் இது செய்தது. அப்போதிருந்த கட்டணங்கள் விஷயத்தில் சில ஆண்டுகளாக வியாபாரிகளுக்கும் தொழில் அதிபர்களுக்கும் அதிருப்தி இருந்தது. பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் கடைசிக் கால்பாகத்தில் தொழிலும் வாணிபமும் மந்தப்பட்டிருந்தது. அத்தகைய சமயத்தில் இருப்புப்பாதைக் கட்டணங்கள் குறையவேண்டும் என்பது அவர்களது கூற்று. கம்பெனிகளோ, தாம் அளிக்கும் வசதிகள் பெருகி வருவதால் கட்டணங்களை உயர்த்த வேண்டும் என்று கூறின. இருப்புப்பாதைக் கட்டணங்களை நிர்ணயிப்பது, பொதுமக்களுக்கு அறிவிப்பது ஆகியவைபற்றிய ஏற்பாடுகளை இச் சட்டம் செய்தது; ஜில்லாச் சலுகைப் புகாரைத் தீர்க்க ஒரு விதியையும் செய்தது. நெடுந்தூரப் பயணத்துக்கு அதில் ஒரு பகுதியானதும், அதைவிடக் குறைந்த தூரமுள்ளதுமான பயணத்துக்கு விதிக்கப்படுவதைவிடக் குறைவான கட்டணத்தைச் சரக்குகள் மீது விதிப்பதை அது தடைசெய்தது[1]. வெளிநாட்டுப் பொருள்கள்

[1] இவ்வாறு சில சமயம் ஏற்பட்டதுண்டு. x, y ஆகிய இரு நகரங்களுக்கிடையே இரு போட்டிப் பாதைகள் ஓடினால், ஒன்றைவிட மற்றது அதிகக் கட்டணம் வசூலிக்க முடியாது. xக்கும் yக்கும் இடையே z என்ற மூன்றாவது நகரம் ஒரு பாதையில் மட்டும் உள்ளது எனக் கொள்வோம். மற்றப்பாதை அதன் அருகில் வரவில்லை. z நகரத்தாருடைய வாணிப வளர்ச்சி அவ்வூர் வழியே செல்லும் இருப்புப்பாதையின் கருணையைப் பொறுத்தது. xலிருந்து yக்கு விதிக்கப்படும் கட்டணத்தைவிட அதிகமாக xலிருந்து zக்கு அப்பாதை வசூலிக்கலாம். இவ்வழக்கத்தைத்தான் இவ் விதி தடைசெய்தது.

மீது குறைவாகக் கட்டணங்கள் வசூலிப்பதையும் அது தடை செய்தது.

அச் சட்டத்தின் விதிகளின்படி தம் கட்டணங்களை நிர்ணயிப்பதில் அடுத்த சில ஆண்டுகளுக்கு இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகள் ஈடுபட்டிருந்தன. சரக்குகளைப் புதிதாகப் பாகுபடுத்திய பட்டியல் (classification of goods) ஒன்றைத் தயாரித்து அக் கம்பெனிகள் வாணிபக் கழகத்திடம் சமர்ப்பித்தன.[1] சரக்குகளின் ஒவ்வொரு வகுப்புக்கும் (class) உச்சக் கட்டணங்களை நிர்ணயித்து வெளியிட்டன. பொருள்களின் எடையையும் பரிமாணத்தையும்விட அவற்றின் மதிப்பைப் பொறுத்து அவற்றை இருப்புப்பாதைகள் பாகுபடுத்தின. ஏனெனில், விலையுயர்ந்தபண்டங்களிடம் வசூலிக்கும் அளவு கட்டணத்தை மலிவான, ஆனால் பளுவான சாமான்களிடம் வசூலிக்க முடியாது. சில வகைச் சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்வதில் பிற சரக்குகளினின்று கிடைப்பதைவிட இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளுக்கு இலாபம் அதிகமாகக் கிடைக்கும். இலாபம் குறைவாக உள்ள சரக்குகள் ஏற்றிச் செல்வதில் செலவை விடக் கட்டண வருவாய் சிறிதளவே அதிகமாக இருக்கும். மதிப்புமிக்க பிற பொருள்களை ஏற்றிச் செல்வதன்மூலம்தான் தம் இலாபத்தை அவை பெருக்கிக் கொள்ள முடியும்.

இத் திட்டத்தை எதிர்த்து நிறைய ஆட்சேபணைகள் தாக்கல் செய்யப்பட்டன. அவற்றைப் பரிசீலிக்க மேலும் மூன்று ஆண்டுகள் சென்றன. இறுதியில் புதிய கட்டணப் பட்டியல் ஒன்றை இருப்புப்பாதைகள் ஒப்புக்கொண்டு வெளியிட்டன. சில வகைப் பொருள்களுக்கு அவை கட்டணங்களை உயர்த்தி, வேறு சில வகைகளுக்குக் கட்டணங்களைக் குறைத்தன. பாராளுமன்றம் இப் புதுக் கட்டணங்களை ஒப்புக்கொண்டது. 1893 ஜனவரி முதல் நாள் இவை

[1] சில மாறுதல்களுடன் இருப்புப்பாதைத் நிர்வகத்தின் சரக்குப் பாகுபாடு (classification) ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. அதில் எட்டு வகுப்புகள் இருந்தன. A, B, C, 1, 2, 3, 4, 5. A வகுப்பில் மிகக் குறைந்த கட்டணங்கள் செலுத்திய நிலக்கரி போன்ற பொருள்கள் இருந்தன. மிக அதிகமான கட்டணங்கள் 5 ஆம் வகுப்புச் சரக்குகளினின்று வசூலிக்கப்பட்டன. ஏற்றிச் செல்லும் கட்டணம், இறுதிக் கட்டணம் (terminals) என எல்லாக் கட்டணங்களும் பிரிக்கப்பட்டன. இறுதிக் கட்டணங்கள், இரு முனைகளுக்குமான ரெயில் நிலையக் கட்டணம், சேவைக்கட்டணம் என மேலும் பிரிக்கப்பட்டன. சேவைக்கட்டணத்தை, வண்டி ஏற்றுதல், இறக்குதல், மூடுதல், திறத்தல் ஆகியவற்றுக்கான செலவுகளாகப் பிரித்தனர். ஏற்றிச்செல்லும் கட்டணம் குவிந்து உயர்ந்தது (tapered). அதாவது தூரம் அதிகமாகும்போது மைலுக்குச் சராசரிக் கட்டணம் குறைந்தது. ஆனால் குதிரைகள் (மைலுக்கு மூன்று பென்னி), பிணங்கள் (மைலுக்கு ஒரு ஷில்லிங்) ஆகியவற்றுக்கு இவ்விதி பொருந்தவில்லை. போர்த் பிரிட்ஜிலிருந்து (Forth Bridge) ஸெவர்ன் டன்னல் (Severn Tunnel) வரையுள்ளதுபோலக் கட்ட அதிகம் செலவான சில பாதைப் பகுதிகளில் அதிகப்படி கட்டணம் வசூலிக்கப்பட்டது. இப்பாகுபாடு 1927 டிசம்பர் 31ஆம் தேதி வரை அமலிலிருந்தது.

அமலுக்கு வந்தன. எதிர்பார்த்தபடியே எல்லாக் கம்பெனிகளும் அப்போது தம் கட்டணங்களைப் புதுப் பட்டியலில் அனுமதிக்கப்பட்ட உச்ச வரம்புகளிலேயே நிர்ணயித்தன. குறைந்த கட்டணம் செலுத்திய சரக்குகளின் வியாபாரிகளுக்கு இது திருப்திகரமாக இருந்தது. ஆனால் பிறரோ கட்டணம் அதிகமாகச் செலுத்த வேண்டியிருந்தது. தம் கட்டணங்கள் சிறிது குறையும் என்றுகூட அவர்கள் எதிர்பார்த்திருக்கக் கூடும். இந்நிலையில் தம் சரக்குகளின் கட்டணம் உயரவே அவர்கள் கோபமுற்றனர். அவர்களைச் சாந்தப் படுத்துவதற்காக இக் கட்டணங்கள் தாற்காலிகமானவைதான் என்றும், அனுபவ ரீதியில் அவற்றைப் பின்னர்த்தாம் மாற்றக்கூடும் என்றும் இருப்புப்பாதைகள் சொல்லிப் பார்த்தன. எனினும் ஆட்சேபங்கள் தொடர்ந்து குவியவே, 1893 மார்ச்சில் கம்பெனிகள் பழைய விகிதங்களில் கட்டணங்களை வசூலிக்க ஆரம்பித்தன. உச்ச வரம்பு மிகாத வரையில் பழைய கட்டணங்களோடு ஐந்து சதவிகிதம் அதிகமாக வசூலிக்கப்பட்டது. அப்போதும் எதிர்ப்புத் தொடர்ந்து இருந்தது. 1894 ஜனவரியில் வந்த இருப்புப்பாதை மற்றும் கால்வாய்ப் போக்குவரத்துச் சட்டம் 1892-லிருந்த நிலைக்குமேல் கட்டணங்களை உயர்த்துவது முதற்கண் அநியாயமானது என்று கூறியது. புகார்களைக் கவனிக்க இருப்புப்பாதைக் கமிஷன் உரிமை பெற்றது. செலவு அதிகமானதால்தான் கட்டணங்கள் உயர்த்தப் பட்டன என நிரூபிப்பது இருப்புப் பாதைக் கம்பெனிகளின் பொறுப்பு ஆயிற்று. இச் சட்டத்தின் விளைவாகச் சில சரக்கு வகுப்புகளுக்கு ஏற்பாடான கட்டணக் குறைவைக் கம்பெனிகள் கட்டாயமாக ஒப்புக் கொள்ளவேண்டியிருந்தது; பிற வகுப்புகளுக்குக் கட்டணங்களை உயர்த்துவது தடைசெய்யப்பட்டது. இதன்பிறகு கட்டணங்களை ஒருமுறை குறைத்தால் மீண்டும் பழைய நிலைக்கு அவற்றை உயர்த்த அனுமதி கிடைக்காமற் போய்விடும் எனப் பயந்து, இருப்புப் பாதைக் கம்பெனிகள் அவற்றைக் குறைக்கும் பரிசோதனையில் ஈடுபட விரும்பவில்லை.

1896ஆம் ஆண்டில் பாராளுமன்ற அனுமதியோடு ஒரு சிறு இருப்புப்பாதைக் கமிஷன் (Light Railways Commission) நியமிக்கப் பட்டது. நாட்டின் சில பகுதிகளில், முக்கியமாக நாட்டுப்புறங் களில், இருப்புப்பாதை வசதிகள் போதவில்லை எனத் தோன்றியது. அவ்விடங்களில் சிறு இருப்புப்பாதைகளைக் கட்டி, அக்குறையை நீக்க வேண்டும் என்ற எண்ணம் எழுந்தது. அதுபற்றிய திட்டங்களைச் சிறு இருப்புப்பாதை ஆணைக்குழுவினரிடம் சமர்ப்பிக்கலாம். அவர்கள் அவைபற்றித் தம் அறிக்கையை வாணிபக் கழகத்திடம் சமர்ப்பிப்பர். கழகத்தின் ஒப்புதல் கிடைத்துவிட்டால் வேறு முன்னோடி நடவடிக் கைகள் தேவையில்லை; கட்டாயமாக நிலத்தை வாங்கிப் பாதையை

அமைத்துவிடலாம். அரசாங்கமும் சில ஷரத்துகளின்படி அதற்குப் பணஉதவி அளிக்கும்; ஆனால் சிறு இருப்புப்பாதைக் கமிஷன் நியமிக்கப்பட்டதன் விளைவாக இருப்புப்பாதைகள் அதிகமாகக் கட்டப்படவில்லை; பொதுச்சாலைகளில் டிராம் பாதைத் (Tram ways) திட்டங்களை அனுமதிப்பதுதான் அதன் முக்கிய பணியாக இருந்தது.

சரக்கு, பிரயாணி ஆகிய இருவகைப் போக்குவரத்திலும் 1890-1914க்கு இடைப்பட்ட காலத்தில் கம்பெனிகளுக்குள் தீவிரமான போட்டி இருந்தது. ஒவ்வொரு கம்பெனியும் தன் போக்குவரத்தை அதிகரிக்க முயன்றது. போக்குவரத்து அதிகமானால் அதே விகிதத்தில் கம்பெனியின் செலவுகள் அதிகரிக்காது. இருப்புப்பாதைச் செலவுகளில் பெரும்பகுதி மாறாச் செலவுகள். கட்டடம், பாதை, சிக்னல் சாதனங்கள் இவற்றுக்கான முதலீட்டுச் செலவும், வண்டி நிலையச் சிப்பந்திகள், சிக்னல் சிப்பந்திகள், பழுதுபார்க்கும் சிப்பந்திகள் ஆகியோருக்கான செலவுகளும் அதிகம் மாறாது; தவிர, மேலும் ஒரு வண்டியை ஓட்டுவதால் அவ்வண்டியின் சிப்பந்திகள், சில ராத்தல்கள் நிலக்கரி, எண்ணெய் ஆகியவற்றுக்கான செலவுகள்தான் அதிகமாகிறது. எனவே, மிகக் குறைவான கட்டணங்களுக்குச் சிலவகைச் சரக்குகளை ஏற்றிச்செல்லக் கம்பெனிகள் முயற்சித்தன. ஒன்றுமில்லாததற்கு ஏதாவதொரு வகைப் போக்குவரத்து மேல் என்று அவை எண்ணின.

பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் மத்தியில் இருப்புப்பாதைகளை இணைக்கும் பயிற்சிகள் அதிகமாகத் தோன்றின. இத்தகைய முயற்சிகள் மேலும் தொடர்ந்து நடந்துவந்தன. 1899-ல் லண்டன் சாடம் அண்டு டோவர் ரெயில்வேயும் (London Chatham and Dover Railway) சவுத் ஈஸ்டர்ன் ரெயில்வேயும் (South Eastern Railway) இணைந்து வண்டிகள் ஓட்ட உடன்படிக்கைசெய்துகொண்டன. ஆனால் இரண்டு கம்பெனிகளின் மூலதனக் கணக்குகளும் தனியாக வைக்கப்பட்டன. இவ்விரண்டு பாதைகளும் ஒரே மாவட்டத்தில் இருந்தன. கெண்டில் (Kent) இருந்த எல்லா நகரங்களுக்கும் அவ்விரு பாதைகளும் சென்றன. சுமார் முப்பது ஆண்டுகளாகப் பலமுறை இணைப்பை ஏற்படுத்த முயற்சிகள் செய்யப்பட்டன. ஐரோப்பாவிலிருந்து வந்த போக்குவரத்தின் கட்டணங்களைத் தொகுத்துப் பங்கிட்டுக்கொள்ளும் (pooling) ஏற்பாடொன்றை 1865-ல் அவை ஒப்புக்கொண்டன. இவ்விரு கம்பெனிகளின் தலைவர்களான ஃபாப்ஸும் (Mr. Forbes), சர் எட்வர்டு வாட்கினும் (Sir Edward Watkin) ஒருவருக்கொருவர் கொண்டிருந்த விரோதமனப்பான்மை மட்டும் இல்லாமலிருந்தால் இக்கம்பெனிகளின் முழு இணைப்புப் பல ஆண்டுகளுக்கு முன்னரே ஏற்பட்டிருக்கும். 1908-ல் லண்டன் அண்டு நார்த் வெஸ்டர்ன் ரெயில்வே

கம்பெனிக்கும் (London and North-Western Railway Company) மிட்லண்டு ரெயில்வேக் கம்பெனிக்கும் (Midland Railway Company) இடையே ஒரு நடைமுறை உடன்பாடு (working agreement) ஏற்பட்டது. 1909-ல் லங்காஷயர் அண்டு யார்க்ஷயர் ரெயில்வேக் கம்பெனியும் (Lancashire and Yorkshire Railway Company) இவ்வுடன்பாட்டில் கலந்துகொண்டது. அதற்குப் பின்னர், கிரேட் வெஸ்டர்ன் ரெயில்வேக் கம்பெனியும், லண்டன் அண்டு சவுத் வெஸ்டர்ன் ரெயில்வேக் கம்பெனியும் (London and South-Western Railway Company) தம்மிடமிடையே இருந்த போட்டியை ஒழிக்க ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டன. கிரேட் நார்தர்ன் (Great Northern), கிரேட் ஈஸ்டர்ன் (Great Eastern), கிரேட் சென்ட்ரல் (Great Central) ரயில்வேக் கம்பெனிகளின் இணைப்புக்கான பேச்சுவார்த்தைகள் 1909-ல் நடந்தன; ஆனால் அதைப் பாராளுமன்றம் அனுமதிக்கவில்லை. எனவே, அதன் பின்னர் அக் கம்பெனிகள், பாராளுமன்றத்தைக் கலக்காமல், தேவையற்ற போட்டியை நீக்க, நடைமுறை உடன்பாடு ஒன்றை ஏற்படுத்திக்கொண்டன. 1912-ல் லண்டன் டில்பரி அண்டு சவுத் எண்டு ரெயில்வே (London Tilbury and Southend Railway) மிட்லண்டு ரெயில்வேயில் (Midland Railway) ஒன்றுகலந்தது.

இருபதாம் நூற்றுண்டில் இருப்புப்பாதைகள் மேலும் பல வசதிகளை அளித்தன. நிற்காமல் வேகமாகச் செல்லும் பல வண்டிகள் புதிதாக விடப்பட்டன. எனவே சிறு நிலையங்களில் நின்று மெதுவாகச் செல்லும் வண்டிகளும் அதிகமாயின. பிரயாணப் பெட்டிகளில் அபிவிருத்திகள் தோன்றின. இடைவழியுள்ள பெட்டிகள் (corridor carriages), உல்லாச அறை வண்டிகள் (saloon coaches), உணவு அருந்தும் வண்டிகள் (restaurant and buffet cars), படுக்கை வண்டிகள் (Sleeping cars) ஆகியவை நெடுந்தூரப் பயணங்களில் புகுத்தப்பட்டன. சில பாதைகளில் புல்மன் உல்லாச வண்டிகளும் (Pullman cars) ஓடின. வசதிகள் அதிகமான அதேசமயம் பொதுவாகக் கட்டணங்கள் உயரவில்லை[1]. உண்மையில் ஸீஸன் டிக்கட்டுகள், உல்லாசப் பிரயாணச் சீட்டுகள் (Excursion Tickets) தொழிலாளர் பிரயாணச் சீட்டுகள், வாரவிடுமுறைச் சீட்டுகள், அரைமாதச் சீட்டுகள், நாடு சுற்றுவோர் சீட்டுகள் ஆகியவை மலிவாக, நிறைய வழங்கப்பட்டதால் கட்டணங்கள் மறைமுகமாகக் குறைந்தன என்று சொல்லலாம்.

வண்டிகள் ஓட்டுவதன்றிப் பிற வசதிகளையும் இருப்புப்பாதைகள் பொது மக்களுக்கு அளித்தன. பெரும்பாலான பெரிய நகரங்களில்

[1] *1917 ஜனவரியில் சாதாரணக் கட்டணங்கள் ஐம்பது சதவிகிதம் உயர்த்தப்பட்டன.*

அவை ஓட்டல்களை நடத்தின; நீராவிக் கப்பல்களையும் அவை வைத்திருந்தன. அக் கப்பல்கள் இங்கிலாந்து, அயர்லாந்து, ஐரோப்பிய நாடுகள் ஆகியவற்றின் துறைமுகங்களுக்கிடையே ஓடின. எனவே, ஒரு பிரயாணி ஐரோப்பாவில் வெகு தூரத்தில் உள்ள ஒரு நகரத்துக்கு முதலில் ரெயிலிலும் பின்னர்க் கப்பலிலும் மறுபடி ரெயிலிலும் பிரயாணம் செய்ய லண்டனிலேயே பிரயாணச் சீட்டு வாங்க முடிந்தது. சமீப காலத்தில் பிரிட்டிஷ் தீவுகளின் சில பகுதிகளில் விமானப் போக்குவரத்தையும் இருப்புப்பாதைகள் நடத்தின.[1]

மூன்றும் வகுப்புப் பிரயாணி வசதிகளில் அபிவிருத்தி ஏற்பட்டபின் இரண்டாம் வகுப்பில் செல்பவர்களின் எண்ணிக்கை குறைந்தது. சில மாவட்டங்களில் மட்டும் விசேஷ காரணங்களுக்காக இரண்டாம் வகுப்பு தொடர்ந்து இருந்தது. பிற இடங்களில் அது நீக்கப்பட்டு விட்டது. முதல் வகுப்பைத் தொடர்ந்து வைத்திருக்கவேண்டுமா என்ற கேள்வியும் எழுந்தது. முதல் வகுப்பில் எல்லா இருக்கைகளிலும் பிரயாணிகள் இருந்தது அரிது. அதனால் ஒவ்வொரு முதல் வகுப்புச் சீட்டுக்கும் மிக அதிகமாகப் பயனற்ற வண்டியை (dead weight) இழுத்துச் செல்லவேண்டியிருந்தது. முதல் வகுப்பை நீக்கி, ஒரே வகுப்புக்கு வசதி செய்வது கம்பெனிகளுக்கு நல்லதென எண்ணப்பட்டது. லண்டன் போக்குவரத்து (London Transport) நிறுவனத்தின் பிராந்தியத்தில் எல்லாப்பாதைகளிலும் 1938-ல் முதல் வகுப்பு நீக்கப்பட்டது. ஆனால், நாட்டின் எல்லாப் பகுதிகளிலும் முதல் வகுப்பு ஒழிக்கப்படவில்லை[2].

இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளுக்கு இது வளமான காலமல்ல. செலவுகள் நிலையாக அதிகரித்தன. வசதிகளை அதிகரிக்க வேண்டிப் பெட்டிகளும் இஞ்சின்களும் அபிவிருத்திகளுடன் நிறையக் கட்ட வேண்டியிருந்தன. வண்டிகளின் மொத்த எடை அதிகமாகவே, இழுக்கும் சக்தி அதிகமாகப் பெற்ற பெரிய ரெயில் இஞ்சின்கள் கட்ட வேண்டியிருந்தன. அபிவிருத்தி செய்யப்பட்ட பிரேக் (Brake), சிக்னல் (Signal) வகைகள் போன்ற விபத்தைத் தவிர்க்கும் சாதனங்களுக்கான செலவும் தொடர்ந்து செய்யவேண்டியிருந்தது. வரிச் சுமையும், நிலக்கரி விலையும்கூட அதிகரித்தன. இருப்புப்பாதை ஊழியர்கள் அப்போது ஊதியம் அதிகமாகப் பெறவில்லை. அவர்கள் தொழிற்சங்கங்களை அமைத்து, தம் வேலை நிலவரத்திலும் ஊதிய

[1] இவற்றைப் பின்னர் பிரிட்டிஷ் யூரோப்பியன் ஏர்வேஸ் (British European Airways) மேற்கொண்டது.

[2] 1956-ல் பழைய இரண்டாம் வகுப்பு அடியோடு மறைந்ததால் பிரிட்டிஷ் போக்குவரத்துக் கமிஷன் மூன்றும் வகுப்பை "இரண்டாம் வகுப்பென" மறு பெயரிட்டு அழைத்தது.

நிலையிலும் அபிவிருத்தி கோரினர். இதுபற்றி வேறு அதிகாரத்தில் கூறப்படுகிறது. இதனால், இருப்புப்பாதைகளின் செலவு அதிகமாயிற்று என்பதைத்தான் இங்குக் குறிப்பிடவேண்டும். முக்கியமான பாதைகளுக்குச் சரக்குகள் கொண்டுவர அமைக்கப்பட்ட கிளைப் பாதைகள் நஷ்டத்தில் ஓடின. பாராளுமன்றத்தினின்று எழுத்து மூலம் அனுமதி பெறாது எந்தப் பாதையையும் இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகள் மூடிடமுடியவில்லை. ஆனால், அதேசமயம் வேறுவழிகளில் இருப்புப்பாதைகள் தம் செலவைக் குறைக்கமுடிந்தது. விபத்தைத் தடுக்கப் புதுமுறைகளைக் கையாண்டதனால் செலவு அதிகமானாலும் விபத்துகள் குறைந்ததால் அதுபற்றிய கம்பெனியின் பொறுப்பும் குறைந்தது. இரும்புத் தண்டவாளங்களுக்குப் பதில் எஃகுத் தண்டவாளங்களை உபயோகித்ததனாலும் அவை நன்மை பெற்றன. எஃகுத் தண்டவாளங்கள் நாட்பட உழைத்தன; அவற்றின் விலை வித்தியாசமும் மிக அதிகமில்லை.

1913-ல் இயற்றப்பட்ட இருப்புப்பாதை மற்றும் கால்வாய்ப் போக்குவரத்துச் சட்டம் சரக்குக் கட்டணங்களையும் ஒரு சில இடங்களில் பிரயாணிக் கட்டணங்களையும் உயர்த்த அனுமதி அளித்தது. தம் பணியாளர்களின் வேலைச் சூழ்நிலையில் அபிவிருத்தி செய்ததால் ஏற்பட்ட செலவை இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகள் ஈடுகட்டுவதற்காக இவ்வனுமதி தரப்பட்டது.

1914-ல் ஐரோப்பிய யுத்தத்தில் பிரிட்டன் கலந்துகொண்டபோது இருப்புப்பாதைகளின் பொது நிர்வாகத்தை அரசாங்கம் மேற்கொண்டது. கம்பெனிகளின் சிப்பந்திகளே இருப்புப்பாதைகளை நடத்தினர். ஆனால் பெரிய அளவில் துருப்புகளையும் பலவகைத் தளவாடங்களையும் ஏற்றிச்செல்ல வேண்டியிருந்ததால் இருப்புப் பாதை வசதிகள் அனைத்தும் அரசாங்கத்தின் ஆதீனத்தில் இருக்க வேண்டியதாயிற்று. யுத்தகாலத்தில் இருப்புப்பாதைகளின் நிலைமை பொதுவாக க்ஷீணித்தது.[1] அமைதி ஏற்பட்டதும் முழு இருப்புப் பாதை அமைப்பையும் திருத்தியமைப்பதென முடிவாயிற்று. முன் ஆண்டுகளில் அரசாங்கம் பாதை இணைப்புகளைத் தடுத்தது; அல்லது அவற்றுக்கு ஆதரவு தராமலிருந்தது. அக்கொள்கை மாறி, இணைப்புகளை ஏற்படுத்துவதன் மூலம்தான் சிக்கனமாகவும் முழுத் திறமையுடனும் இருப்புப்பாதைகளை இயக்கமுடியும் என்று 1921-ல் பிரிட்டனிலிருந்த இருப்புப்பாதைகளில் நூற்றிருபத்து ஒன்றை

[1] போரின்போது இருப்புப்பாதைகளைப் பயன்படுத்தியதற்கும் அவற்றின் தேய்மானத்துக்கு ஈடாகவும் 60 மிலியன் பவுனை அரசாங்கம் அவற்றுக்கு அளித்தது.

நான்கு பெரிய கம்பனிகளாகச் சேர்த்தமைக்க ஒரு சட்டம் வந்தது.[1] லண்டன் அண்டு நார்த் ஈஸ்டர்ன் (London and North Eastern), லண்டன் மிட்லண்டு அண்டு ஸ்காட்டிஷ் (London Midland and Scottish), கிரேட் வெஸ்டர்ன் (Great Western), சதர்ன் (Southern) ஆகியவை அந் நான்கு ரெயில்வேக்கள்; இவ்விணைப்புகள் 1923 ஜனவரி முதல் நாள் அமலாவதென விதிக்கப்பட்டது. போட்டி ஒழிந்து, நிர்வாகச் செலவு குறைந்து, வினைமுறையில் சிக்கனங்கள் ஏற்பட்டு, இருப்புப்பாதைகளின் செலவு குறையுமென்றும் அவற்றின் எதிர்காலம் மிகச் செழிப்பாக இருக்குமென்றும் எதிர்பார்க்கப் பட்டது.

இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளுக்கு ஒரு "தரமான வருவாய்', (Standard Revenue) கிடைக்குமாறு பிரயாணிக் கட்டணம், சரக்குக் கட்டணம், பிற கட்டணங்கள் ஆகியவற்றை நிர்ணயிக்க இருப்புப்பாதைக் கட்டண டிரிபியூனல் (Railway Rates Tribunel) ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. 1913-ல் அப்பாதையில் சேர்ந்த கம்பெனிகள் பெற்ற மொத்த வருவாயோடு புது முதலீட்டின் மீது ஐந்து சதவிகிதம் சேர்த்த தொகையென "தரமான வருவாய்க்கு" இலக்கணம் கூறப்பட்டது.[2] பாதை இணைப்பினால் செலவுகள் குறையும் என எதிர்பார்க்கப்பட்டது. எனவே இவ்வாறு இணைப் பினால் மிச்சமான தொகையில் மூன்றில் ஒரு பங்கையும், பின்னர் மிச்சமாகும் தொகையில் ஐந்தில் ஒரு பங்கையும் கம்பெனிகள் வைத்துக்கொண்டு, மிகுதியைக் கட்டணங்களைக் குறைக்கப் பயன் படுத்தவேண்டுமென ஏற்பாடு ஆயிற்று.

1891, 1892-ல் ஏற்படுத்தப்பட்ட சரக்குப் பாகுபாடு நீக்கப்பட்டு, இருபத்தொரு வகுப்புகள் கொண்ட புதுப் பாகுபாடு ஏற்படுத்தப்

[1] இந் நான்கு பெரிய இருப்புப்பாதைகளுக்கு வெளியே 93 சிறு பாதைகள் இருந்தன. அவற்றைப் பின்வருமாறு பிரிக்கலாம்.

(அ) பெரிய கம்பெனிகளில் இரண்டுக்கோ, அல்லது அதிகமான வற்றுக்கோ கூட்டாகச் சொந்தமானவை.

(ஆ) நகரை அடுத்த பாதைகளும் நிலத்துக்கடியில் ஓடும் குழாய்ப் பாதைகளும் (Tube railways);

(இ) மிகக் குறுகிய அகலப் பாதைகள் (Narrow gauge railways);

(ஈ) நீளம் குறைந்த மிகச் சில பாதைகள்.

[2] தரமான வருவாய்கள் பின்வருமாறு நிர்ணயிக்கப்பட்டன:

L. M. S. R.	£ 20·3	மிலியன்
L. N. E. R.	£ 14·8	,,
G. W. R.	£ 8·3	,,
S. R.	£ 6·6	,,
மொத்தம்	£ 50·0	மிலியன்

பட்டது. அதில் அவ் வகுப்புகளைத் தவிர, அழுகும் பொருள்கள், கால்நடைகள், அபாயகரமான சரக்குகள், காலிப் பெட்டிகள் ஆகியவற்றுக்கு விசேஷப் பிரிவுகள் இருந்தன. 1923 ஜூலையில் இவ் வகுப்புகளுக்கான கட்டண விவரப் பட்டியலை இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகள் டிரிபியூனலிடம் சமர்ப்பித்தன. எதிர்பார்க்கப்பட்டபடி நூற்றுக்கணக்கான ஆட்சேபங்கள் உடனே எழுந்தன. இறுதியாகக் கட்டணங்கள் நிர்ணயமாகச் சில காலமாயிற்று. 1928 ஜனவரி முதல் நாள் முதல் புதுப் பிரயாணி, சரக்குக் கட்டணங்கள் அமலாவதென ஏற்பாடாயிற்று. போருக்கு முன்னிருந்த நிலைக்குச் சுமார் அறுபது சதவிகிதம் அதிகமாகச் சரக்குக் கட்டணங்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டன ; முதல் வகுப்புப் பிரயாணிக் கட்டணம் மைலுக்கு இரண்டரைப் பென்னியாகவும், மூன்றும் வகுப்புக்கு ஒன்றரைப் பென்னியாகவும் நிர்ணயமாயின. தரக் கட்டணங்கள் (standard rates) பட்டியலை அச்சிட்டு, நியாயமான விலைக்கு இருப்புப்பாதைகள் வெளியிடக் கடமைப்பட்டிருந்தன.

இப் புதுக் கட்டணங்கள் தரமானவையே அன்றி உச்சக் கட்டணங்களல்ல என்பதுதான் இவற்றின் முக்கியமான இயல்பாகும். சாதாரணமாக இக் கட்டணங்களைவிட அதிகமாகவோ குறைவாகவோ வசூலிக்கக் கம்பெனிகளுக்கு அனுமதியில்லை. எக் காரணத்துக்காவது டிரிபியூனல் நிச்சயித்த தரக்கட்டணங்களுக்குக் குறைவாக இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகள் வசூலிக்க விரும்பினால் அதற்காக விசேஷக் கட்டணங்களை (Special rates) பிரேரிக்க வேண்டும். அவற்றை டிரிபியூனல் ஒப்புக்கொண்டபின் அமல் செய்யலாம்.

இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளின் ஊழியர்களின் ஊதியம், வேலைச் சூழ்நிலை ஆகிய விஷயங்களில் அவ்விரு சாரார்களுக்கும் உள்ளது போலவே பொதுமக்களுக்கும் அக்கறை உண்டு என்று கருதப் பெற்றது. 1921ஆம் ஆண்டின் சட்டம் இப்பிரச்னைகளைத் தீர்ப்பதற்காகக் கம்பெனிகளும் தொழிற் சங்கங்களும் ஒழுங்காகப் பேச்சு வார்த்தை நடத்த ஏற்பாடு செய்தது. கம்பெனியின் அதிகாரிகளும் ஊழியர்களின் பிரதிநிதிகளும் கொண்ட மன்றங்கள் (Councils) ஒன்றோ, அதற்கு அதிகமாகவோ ஒவ்வொரு இருப்புப்பாதையிலும் இருக்கவேண்டும். தகராறுகளை இம் மன்றத்தில் தீர்க்க வேண்டும். எந்த விஷயத்தில் இவ்வாறு உடன்பாடு ஏற்படவில்லையோ அதை மத்திய ஊதியக் கழகத்தின் (Central Wages Board) தீர்ப்புக்கு விடவேண்டும். மத்திய ஊதியக் கழகத்தில் பின்வரும் உறுப்பினர்கள் இருந்தனர். கம்பெனிகளின் பிரதிநிதிகள் எட்டுப் பேர் ; இருப்புப்பாதை ஊழியர்களின் தேசிய

சங்கத்தின் (National Union of Railwaymen) பிரதிநிதிகள் நால்வர், ரெயில் பொறியாளர், கரி இடுவோரின் இணைந்த சங்கத்தின் (Amalgamated Society of Locomotive Engineers and Firemen) பிரதிநிதிகள் இருவர், இருப்புப்பாதை எழுத்தர்களின் சங்கத்தின் (Railway Clerks' Association) சார்பில் இருவர்.[1] (இவ்வாறு இம் மூன்று சங்கங்களையும் இச் சட்டம் குறிப்பாக அங்கீகரித்தது.) மத்திய ஊதியக் கழகத்தின் தீர்ப்பை எதிர்த்துத் தேசீய ஊதியக் கழகத்துக்கு (National Wages Board appeal) மேல் முறையீடு செய்யலாம். மத்திய ஊதியக் கழகத்தில் தீராத பிரச்சினை களையும் தேசீய ஊதியக் கழகம் கவனிக்கும். தேசீய ஊதியக் கழகத்தின் அமைப்பு சிறிது மாறுபட்டிருந்தது. கம்பெனிகளின் ஆறு பிரதிநிதிகளும் (மேற்கூறிய மூன்று சங்கங்களிலிருந்தும் இரண்டிரண்டாக), தொழிற் சங்கங்களின் ஆறு பிரதிநிதிகளும், இருப்புப்பாதையை உபயோகிப்போர் நால்வரும் இக்கழகத்தில் அங்கம் வகித்தனர். இந் நால்வரில், தொழிலாளர் சங்கக் காங்கிரசின் பாராளு மன்றக் கமிட்டி (Parliamentary Committee of the Trade Union Congress), கூட்டுறவு யூனியன், பிரிட்டனின் வணிகக் கழகங்களின் சங்கம், (Association of British Chambers of Commerce) பிரிட்டிஷ் தொழிலமைப்புகளின் இணைப்பு (Federation of British industries) ஆகியவை தலா ஒருவரை நியமித்தன. தொழிலாளர் துறை மந்திரியால் நியமிக்கப்பட்ட அரசாங்கத்தைச் சாராத ஒருவர் இதன் தலைவராக இருந்தார்.

இம்முறை திருப்திகரமாக நடக்காமற்போகவே 1935-ல் கைவிடப் பட்டது. மத்திய ஊதியக் கழகத்துக்குப் பதிலாகக் கம்பெனிகள், தொழிலாளர் சங்கங்கள் ஆகிய இரு சாராரின் பிரதிநிதிகளும் கொண்ட இருப்புப்பாதைப் பணியாளர் தேசீய மன்றம் ஒன்று (Railway Staff National Council) ஏற்படுத்தப்பட்டது. ஊதியக் கழகத்தைவிட இதன் பணி அதிகமாக இருந்தது. ஊதியம், வேலைச் சூழ்நிலை ஆகிய விஷயங்களில் மட்டுமன்றி நிர்வாகத்துக்கும் பணியாளருக்கும் பொதுவாக அக்கறையிருந்த எல்லா விஷயங் களையும், ஆராய அதிகாரம் இருந்தது. ஏதாவதொரு தகராறில் உடன்பாடு ஏற்படாவிட்டால் இருப்புப்பாதைப் பணியாளர் தேசீய டிரிபியூனலின் (Railway Staff National Tribunal) பரிசீலனைக்கு அவ்விஷயம் அனுப்பப்பட்டது. இதன் மூன்று உறுப்பினர்களில் ஒருவர் கம்பனிகளின் பிரதிநிதி ; மற்றொருவர் தொழிலாளர் சங் கத்தின் பிரதிநிதி; தலைவர் தொழிலாளர் துறை மந்திரியாலோ

[1] 1953-ல் இருப்புப்பாதை எழுத்தர் சங்கம் போக்குவரத்துச் சம்பளப் பணியாளர் சங்கம் (Transport Salaried Staffs Association) எனப் பெயர் கொண்டது.

அவரது உடன்பாட்டுடனே நியமிக்கப்பட்டவர். டிரிபியூனலின் தீர்ப்பை வழக்கின் இருசாராரும் அப்படியே கடைப்பிடிக்க வேண்டு மென்ற கட்டாயம் இல்லை. ஆனால் தகராறை டிரிபியூனல் பரிசீலிக்கும்வரை கதவடைப்பதோ (Lock-out) வேலை நிறுத்தமோ செய்வதில்லை எனக் கம்பெனிகளும் தொழிலாளர் சங்கங்களும் ஒப்புக் கொண்டன.

இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளிடையே போட்டியைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்று 1921ஆம் ஆண்டின் சட்டம் கொண்டிருந்த குறிக் கோள் முற்றிலும் பூர்த்தியாகவில்லை. வெவ்வேறு இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளின் பாதைகள் சில சமயங்களில் ஒரே பிரதேசத்தில் ஓடின. ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட கம்பெனிகளின் ரெயில் வண்டிகள் ஓடிய நகரங்கள் பல இருந்தன. பிரயாணிப் போக்குவரத்து, சரக்குப் போக்குவரத்து இவ்விரண்டிலும் கம்பனிகளுக்குள் தொடர்ந்து போட்டியிருந்தது. கட்டணங்களை இருப்புப்பாதைக் கட்டண டிரிபி யூனல் நிர்ணயித்துவிட்டதால் வசதிகளை அதிகரிப்பதன்மூலம் அக் கம்பெனிகள் போட்டியிட்டன. விடுமுறை நாட்களில் பிரயாணம் செய்வோரை ஈர்க்க இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகள் போட்டி போட்டுக் கொண்டு விளம்பரம் செய்தன.

1921ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தின்படி ஏற்பட்ட இணைப்புகளின் விளைவாக இருப்புப்பாதைகள் எதிர்பார்த்த செழுமைக் காலமும் தோன்றவில்லை. அடுத்த சில ஆண்டுகளுக்கு இருப்புப்பாதைகளின் வருமானம் குறைந்து வந்தது. தரமான வருவாய் (Standard Revenue) முழுவதையும் அவை என்றுமே அடையவில்லை. ஓரளவுக்குப் பொருளா தார மந்தம் இச் செழுமையின்மைக்கும் காரணமாக இருந்தது. இது தவிர வேறு காரணங்களும் இருந்தன. தொழிலாளர் தகராறுகள் சில இருந்தன. இருப்புப்பாதைத் தொழிலாளர்கள் என்றுமே பொது மக்களுக்குத் தாம் செய்யவேண்டிய பொறுப்பை உணர்ந்தவர்கள். அவர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்வதை என்றுமே விரும்பவில்லை. இருந்தபோதிலும் ஊதியத்தை அதிகமாக்கச் சொல்லி அவர்கள் செய்த கோரிக்கைகளை எத்தனை நாள்தான் தட்டிக்கழிக்க முடியும்? இதைவிட முக்கியமான மற்றொரு காரணம் மோட்டார்ப் போக்குவர வின் போட்டியாகும். மோட்டார்களின் உபயோகம் நாளுக்கு நாள் பெருகி வந்தது. ரெயில் வண்டிகளைப் போலக் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் தான் புறப்படவேண்டுமென்ற நிலைமை மோட்டார்களுக்கு இல்லை. வீட்டு வாசலில் வண்டி ஏறினால் மற்றொரு வீட்டு வாசலில் இறங்க மோட்டார் வண்டி உதவுகிறது. இரண்டு, மூன்று அல்லது நான்கு பேர் சேர்ந்துபோனால் ரெயிலில் போவதைவிட மோட்டாரில் போவது சிக்கனமானது. பிரயாணிப் போக்குவரத்தில் இருந்ததைவிடச் சரக் குப் போக்குவரத்தில் மோட்டார்களின் போட்டி இருப்புப்பாதைகளை

மிகவும் பாதித்தது. மோட்டார் வண்டிகளுக்கு இருப்புப்பாதைகளைப் போலன்றி எல்லா வகைச் சாமான்களையும் ஏற்றிச்செல்லவேண்டிய கடமையில்லை. வசதியான சரக்கைப் பொறுக்கி, அவை ஏற்றிச் செல்லலாம். எந்த மதிப்புயர்ந்த பொருள்களுக்குக் கட்டணம் அதிகமாக் வசூலிக்க இருப்புப்பாதைகள் உரிமை பெற்றிருந்தனவோ, அதே சரக்குகளையே மோட்டார் வண்டிகள் ஏற்றிச்சென்றன; எடை மிகுந்த விலைமலிந்த பொருள்களை அவை இருப்புப்பாதைகளுக்கே விட்டுவிட்டன. போக்கு வரத்தின் சாறு முழுவதையும் சாலைகள் எடுத்துக்கொண்டு சக்கையை இருப்புப்பாதைகளுக்கு விட்டுவிட்டன.

1933-ல் வந்த சாலை மற்றும் ரெயில் போக்குவரத்துச் சட்டம் (The Road and Rail Traffic Act) இவ் விஷயத்தில் இருப்புப்பாதைகளுக்கு ஓரளவுக்கு உதவி புரிந்தது. ரெயில் நிறையச் சரக்கேற்றி அனுப்பும் வியாபாரிகளுடனும் தொழிற்சாலைகளுடனும் பேசி, அப் பொருள்களுக்காக இருப்புப்பாதைகள் 'ஒப்பந்தக் கட்டணங்கள்' (Agreed cha-ges) விதிக்க அனுமதிக்கப்பட்டன. தரக் கட்டணங்களை விட ஒப்பந்தக் கட்டணங்கள் குறைவு. பொருள்கள் ஏற்றிச்செல்லப் பட்ட தூரத்தைப் பொறுத்து அவை மாறவில்லை. ஒப்பந்தக் கட்டணங்களை ஒப்புக்கொண்ட வாணிப நிறுவனங்கள் தம் பண்டங்கள் முழுவதையும் ரெயில் வழியாக அனுப்புவதாக வாக்களித்தன. 1937-ல் இருப்புப்பாதைகளுக்கு மேலும் உதவ, இருப்புப்பாதைக் கட்டண டிரிபியூனல் பிரயாணிக் கட்டணங்களிலும் சரக்குக் கட்டணங்களிலும் ஐந்து சதவிகிதம் அதிகரிக்க அனுமதி தந்தது. இது இருப்புப்பாதைகளுக்கு முற்றிலும் நன்மை தரக்கூடியதெனக் கூற முடியாது. ரெயில் கட்டண உயர்வு மேலும் போக்குவரத்தை மோட்டார் வண்டிகள் ஏற்றிச்செல்லவும் வழி செய்யலாம்.

1938ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் நான்கு இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளும் கூடி நியாயம் (Square Deal) கோரிப் பொதுமக்களுக்கு ஓர் அறிக்கை விடுத்தன. (போக்கு வரத்து மந்திரிக்கு எழுதப்பட்டிருந்த இவ்வறிக்கைக்குப் பெரும் அளவில் விளம்பரம் அளித்தது பொதுமக்களது அபிப்பிராயத்தைக் கவரவே என்பதில் ஐயமில்லை.) மோட்டார்க் கம்பெனிகளுக்கு இல்லாத பல கட்டுப்பாடுகளின் சுமையை இருப்புப்பாதைகள் தாங்குவதாக அவ்வறிக்கை கூறியது. சரக்குகளைப் பாகுபடுத்துவது, கட்டணங்களை நிர்ணயிப்பது, சரக் கேற்றிச் செல்லும் வினை முறையை அமைப்பது ஆகிய விஷயங்களில் இருப்புப்பாதைகளுக்கு மேலும் சுதந்திரம் அளிக்கவேண்டுமென்று அவ்வறிக்கை கோரியது. நியாயமான வசதிகள் அளிப்பது, நியாயமான கட்டணங்கள் செலுத்துவது, நியாயமான முறையில் பொருள் ஏற்றிச்செல்வது ஆகிய விஷயங்களில்

தம் பொறுப்பைத் தட்டிக்கழிக்க இருப்புப்பாதைகள் முற்படவில்லை; ஆனால் வியாபாரிகளின் சங்கங்களோடு உடன்பாடுகள் செய்து, சரக்குக் கட்டணங்களை நிர்ணயிக்க வழி உண்டாகும் என அவை எதிர்பார்த்தன. இருப்புப்பாதைகளின் இவ் விண்ணப்பத்தை ஒரு போக்குவரத்து ஆலோசனைக் கவுன்சிலின் (Transport Advisory Council) பரிசீலனைக்குப் போக்குவரத்து மந்திரி அனுப்பிவைத்தார். 1939 மே மாதம் அவ்வாலோசனைக் கவுன்சில் இருப்புப்பாதைகளை ஆதரித்துத் தன் கருத்தைத் தெரிவித்தது. அப்போதிருந்த கட்டுப்பாடுகளை நீக்கி, தமக்கு நியாயமாகத் தோன்றுகிற கட்டணங்களை விதிக்கவும் தமக்கு நியாயமாகத் தோன்றும் முறைப்படி சரக்குகளை ஏற்றிச்செல்லவும் இருப்புப்பாதைகளை அனுமதிக்க வேண்டுமென இக் கவுன்சில் சிபாரிசு செய்தது. ஆனால், இவ்வுரிமைக்குச் சில பாதுகாப்புகளையும் அது சிபாரிசு செய்தது. இப்புதுத் திட்டம் ஐந்தாண்டுக் காலத்துக்குச் செயலாக வேண்டுமென்பது கவுன்சிலின் எண்ணம். அதற்குள் எல்லாவகைப் போக்குவரத்துச் சாதனங்களும் போட்டியின்றி ஒருங்கிணைந்திருக்கும் (co-ordinated) என அது எதிர்பார்த்தது.

சந்தர்ப்பம் சாதகமாக இருந்திருந்தால் என்ன ஆகியிருக்குமோ தெரியாது. திறம்படவும் சிக்கனமாகவும் இருப்புப்பாதைகள் நடந்து, அவற்றுக்கு மேலும் சுதந்திரம் கிடைத்து, அவற்றின் வசதிகள் மேலும் விஸ்தரிக்கப்பட்டிருந்தால் போட்டியில் அவை வெற்றி பெற்றிருக்கக்கூடும். எது எப்படி இருப்பினும் நெடுந்தூரப் பிரயாணிப் போக்குவரவையும், நிலக்கரி போன்ற எடையும் பரிமாணமும் மிக்க பொருள்களின் போக்குவரத்தையும் இருப்புப்பாதைகளே முற்றுரிமையாகப் பெற்றிருக்கக்கூடும்.

ஆனால், 1939 செப்டம்பரில் போர் தொடங்கியதும் போக்குவரத்து நிலைமை அடியோடு மாறியது. போர் நடந்த காலத்தில் இருப்புப்பாதைகள் இராணுவத் தேவைகளின் அடிப்படையில் நடந்தனவே யன்றிப் பொருளாதாரத் தேவைகளின் அடிப்படையில் அல்ல. 1914-18 போரில் இருந்ததுபோலவே தற்காப்பு, தாக்குதல் இரண்டுக்குமான இராணுவமுயற்சிக்கு இருப்புப்பாதைகள் முக்கிய காரணமாக இருந்தன. அவற்றைக் கம்பெனிகளும் அவற்றின் அலுவலர்களும் நடத்தியபோதும் அவை அரசாங்கத்தின் ஆதிக்கத்தின் கீழ் இருந்தன. 1940 பிப்ரவரி மாதம் அரசாங்கம் கொணர்ந்த ஒரு திட்டத்தின்படி இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளுக்கு ஆண்டுக்குக் குறைந்த அளவு 40 மிலியன் பவுன் வருமானத்துக்கு அரசாங்கம் உத்தரவாதமளித்தது. இவ்வருமானம் ஆண்டுக்கு 56 மிலியன் பவுன் வரை உயரக்கூடும். அடுத்த ஆண்டில் இதற்குப் பதில் மற்றொரு

திட்டம் அமலாயிற்று; இதன்படி இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளின் வருமானம் £ 43,000,000 ஆக நிர்ணயிக்கப்பட்டது. இலாபம், நஷ்டம் எது வந்தாலும் அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொண்டது. யுத்தச் சேதத்தினல் ஏற்பட்ட பழுதுகளைச் சீராக்கும் செலவை அரசாங்கமும் கம்பெனிகளும் சரிபாதியாகப் பங்கிட்டுக்கொண்டன. அதாவது அரசாங்கம் இருப்புப்பாதை வருமானம் முழுவதையும் பெற்றுக் கொண்டது; இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளுக்கு ஆண்டுக்கு 43 மிலியன் பவுன் வீதம் செலுத்தியது; எதிரி குண்டு வீச்சினல் ஏற்பட்ட சேதத்தில் தன் பங்கை அதிலிருந்து இருப்புப்பாதைகள் தரவேண்டியிருந்தது. இவ்வேற்பாட்டினல் அரசாங்கத்துக்கு நல்ல இலாபம்; 1941-45-ல் கம்பெனிகளுக்கு ஆண்டுதோறும் செலுத்தவேண்டிய தொகைபோக 200 மிலியன் பவுன் உபரி வருமானம் இருப்புப்பாதைகளினின்று கிடைத்தது. எண்ணற்ற போர்வீரர்கள், சிவில் சிப்பந்திகள், நகரங்களைக் காலிசெய்து வெளியேறியவர்கள் ஆகியோரையும் அளவற்ற போர்த்தளவாடங்களையும் மேலும் கட்டணங்கள் செலுத்தாமல் அரசாங்கம் ஏற்றிச்செல்ல முடிந்தது.

போர் நடந்த ஆண்டுகளில் இருப்புப்பாதைகளின் நிலைமை மோசமாயிற்று. சாதாரணமாகப் புதுப்பிக்கவேண்டிய காலத்தில் ரெயில் இஞ்சின்கள், பிரயாணி வண்டிகள், சரக்கு வண்டிகள் ஆகியவற்றைப் புதுப்பிக்க முடியவில்லை; இஞ்சின்களுக்குச் சக்திக்கு மீறிய வேலை கொடுக்கப்பட்டது; அவற்றை அடிக்கடி பழுதுபார்க்கப் பாதையிலிருந்து பொறிக்கூடத்துக்கு அனுப்பக்கூட முடியவில்லை; பாதையை நல்ல நிலையில் வைக்க மிகவும் கஷ்டத்துடன் வேலை செய்யவேண்டியிருந்தது; இருப்புப்பாதைகளின் சிப்பந்திகளும் எண்ணிக்கையில் குறைந்தனர். (தம் சொத்து இந்நிலைக்கு வந்ததற்கு இருப்புப்பாதைக் கம்பனிகளைக் குறைகூற முடியாது.) போர் முடிந்ததும் இருப்புப்பாதைகளை மீண்டும் முழுத்திறமையோடு நடக்கச்செய்வது மிகவும் அவசரமானதும் அவசியமானதுமான பணி என்பது தெளிவாயிற்று.

[1] வருமானம் பின்வருமாறு பங்கிடப்பட்டது:

G. W. R.	£	6,670,000
L. N. E. R.	£	10,150,000
L. M. S.	£	14,730,000
S. R.	£	6,610,000
லண்டன் போக்குவரவு	£	4,840,000
மொத்தம்	£	43,000,000

1945-ல் பதவியேற்ற தொழிற்கட்சி அரசாங்கம் இருப்புப்பாதைப் புனரமைப்பைக் கம்பெனிகளின் பொறுப்பில் விடக்கூடாதென்றும், இருப்புப்பாதைகளை அரசாங்கமே மேற்கொள்ள வேண்டுமென்றும் முடிவு செய்தது. பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டிலும் இருபதாம் நூற்றுண்டிலும் பிரிட்டனின் இருப்புப்பாதைகளில் ஏற்பட்ட இணைப்புகளின் விளைவாக அவை நான்கு பெரிய கம்பெனிகளாகச் செயலாற்றின. நான்கு என்ற எண்ணில் பெருமை ஏதும் இல்லை. நான்கு அமைப்புகளாக இருப்பதற்குப் பதில் அது ஒரே நிறுவனமாக இருக்கலாம். அது ஒரு தனியார் கம்பனியாகவோ, தபால் ஆபீஸைப் (Post-office) போல ஓர் அரசாங்க இலாகாவாகவோ, பிரிட்டிஷ் ஒலிபரப்புக் கார்பொரேஷனைப் (British Broad casting Corporation) போல ஓர் அரை-அரசாங்க (semi-public) அமைப்பாகவோ இருக்கலாம். இறுதியில் கூறிய வழியை அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொண்டது. 1947-ல் வந்த போக்குவரத்துச் சட்டம் (Transport Act), இருப்புப்பாதைகளை மட்டுமன்றிக் கால்வாய்கள், மோட்டார் வண்டி நிறுவனங்கள் ஆகிய அனைத்தையும் மேற்கொண்டு நடத்த ஒரு போக்குவரத்துக் கமிஷனை (Transport Commission) நிறுவியது. இவை அனைத்தும் ஒரே போக்குவரத்து அமைப்பாக இணைந்தன. பிரிட்டனின் இருப்புப்பாதை அமைப்பு நான்கு கம்பெனிகளால் நடத்தப்படாமல் ஆறு பிராந்தியங்களாகப் (Regions) பிரிக்கப்பட்டன. அவை லண்டன் மிட்லண்டு (London Midland), வெஸ்டர்ன் (Western), சதர்ன் (Southern), ஈஸ்டர்ன் (Eastern), நார்த் ஈஸ்டர்ன் (North Eastern), ஸ்காட்டிஷ் (Scottish) ஆவன. (சிறு மாறுதல்களோடு, முன்னிருந்த கம்பெனிகளின் பாதைகளின் விஸ்தாரமே கொண்ட புதுப் பிராந்தியங்கள் இவற்றில் வெஸ்டர்ன், சதர்ன் ஆகிய இரண்டுதான்). இருப்புப்பாதைக் கட்டண டிரிபியூனலும், இருப்புப்பாதை மற்றும் கால்வாய்க் கமிஷனும் மூடப்பட்டன. அவற்றின் பணியை ஒரு புதுப் போக்குவரத்து டிரிபியூனல் மேற்கொண்டது. புதுக் கட்டணங்களை விதிக்குமுன் இந்த டிரிபியூனலின் அனுமதியைப் பெறவேண்டும்.[1] முன்னரே கூறியபடி இருப்புப்பாதைக் கட்டணத் தீர்வகம் பின்னரும் பயன்பட்டதால் அது தொடர்ந்து பணியாற்ற அனுமதிக்கப்பட்டது. கம்பெனிகளுக்குச் சொந்தமானவை, தனியாருக்குச் சொந்தமானவை ஆகிய எல்லாவகை ரெயில் வண்டிப் பெட்டிகளையும் போக்குவரத்துக் கமிஷனே வாங்கிக் கொண்டது.

அரசாங்கம் மேற்கொண்டபின் இருப்புப்பாதைகளின் வரலாறு முழுவதும் மகிழ்ச்சிகரமாக இல்லை. முதலிலேயே தோன்றிய

[1] 1957 இலையுதிர் காலத்தில் புதுப் பிரயாணக் கட்டணங்கள் அமலுக்கு வந்தன. முதல் வகுப்பு மைலுக்கு மூன்று பென்னி, இரண்டாம் வகுப்பு மைலுக்கு இரண்டு பென்னி என்ற அடிப்படையில் அவை கணக்கிடப்பட்டன.

துடங்கல்கள் பல. பாதை, சிக்னல் சாதனங்கள், வண்டிகள், நிலையங்கள் இவையனைத்தையும் புதுப்பிப்பது பெரும்பாடாக இருந்தது. அதில் அரசாங்கம் பெருமுயற்சிக்குப் பின் வெற்றிகண்டது. போர்ச் சேவைக்குச் சென்றுவிட்ட சிப்பந்திகளுக்குப் பதிலாட்கள் தேடி, அவர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கவேண்டியிருந்தது. ஊதியமும் சாமான்களின் விலையும் இருப்புப்பாதை வருமானத்தைவிட வேகமாக உயர்ந்தன. பெட்ரோல் பங்கீடு முதலில் தளர்த்தப்பட்டுப் பின்னர் ஒழிந்ததும் மோட்டார்ப் போக்குவரவு மீண்டும் பெருகத் தொடங்கி, இருப்புப்பாதைகளின் வருமானத்தைப் பாதித்தது. வருடாவருடம் இருப்புப்பாதைகள் நஷ்டத்தில் ஓடின. 1956 முடிவில் இருப்புப் பாதைகளின் மொத்தப் பற்றுக்குறை 120 மிலியன் பவுனாயிற்று. அதை அரசாங்கம் மானியமாக அளித்துத் தீர்க்கவேண்டியிருந்தது.

1956 ஜனவரியில் இருப்புப்பாதை அமைப்பு முழுவதையும் புதுப்பிக்க ஒரு துணிவான திட்டம் அறிவிக்கப்பட்டது. இத் திட்டம் முற்றுப்பெற பதினைந்து ஆண்டுகளாவது பிடிக்கும். அதன் செலவு முதலில் 1240 மிலியன் பவுனாக மதிப்பிடப்பட்டது. இருப்புப்பாதை அமைப்பு முழுவதும் புதுப்பிக்கப்பட்டபின் சாலைப் போக்குவரத்தின் போட்டியில் இருப்புப்பாதைகள் வெற்றிபெறும் என்றும், பற்றுக் குறைக்குப் பதில் அவை உபரி வருமானம் பெறுமென்றும், இறுதியில் அரசாங்கத்துக்குப் போக்குவரத்துக் கமிஷன் பட்ட கடன் முழுவதை யும் தீர்க்குமளவுக்கு இருப்புப்பாதைகளின் இலாபம் பெருகும் என் றும் நம்பப்பட்டது. இலாபம் தராத வசதிகளை நிறுத்திவிடுவது; பஸ்கள் நன்கு பயன்படக்கூடிய நாட்டுப்புற மாவட்டங்களில் உள்ள கிளைப்பாதைகளை மூடிவிடுவது; வண்டிகளின் வேகத்தை அதிகரிக் கப் பாதைகளையும் சிக்னல் சாதனங்களையும் அபிவிருத்தி செய்வது; வண்டிப்பெட்டிகள், இஞ்சின்கள் ஆகியவற்றில் முன்னேற்றம் செய்வது; பல வண்டி நிலையங்களைத் திருத்திக் கட்டுவது; சரக்குப் பெட்டிகளை வண்டிகளாகச் சேர்த்தமைக்கும் மார்ஷலிங் யார்டுகளை (Marshalling yards)த் திருத்தியமைப்பது; எல்லாப் பெட்டிகளிலும் (பிரயாணப் பெட்டி, சரக்குப் பெட்டி இரண்டிலும்) வாகூம் பிரேக்கு களைப் (vacuum brakes) பொருத்துவது; எல்லாவற்றிலும் மேலாக நீராவிக்குப் பதிலாக நாளடைவில் மின்சாரம் அல்லது டீஸல் (diesel) எண்ணெயை இழுக்கும் சக்திக்குப் பயன்படுத்துவது—ஆகியவை இத் திட்டத்தில் உள்ள முக்கியமான அம்சங்கள். (கிளைப் பாதைகளை மூடும் கொள்கை சில ஆண்டுகளாக ஏற்கெனவே கையா ளப்பட்டு வருகிறது.) 1959-ல் இத் திட்டத்தின் சில அம்சங்களை வேகமாகச் செய்து முடிப்பதென அரசாங்கம் தீர்மானித்தது. இத் திட் டத்தின் மொத்தச் செலவு £ 1,500,000,000 ஆகும் என இப்போது மதிப்பிடப்படுகிறது.

இருப்புப்பாதைகள் தமக்குள்ளும் பிற போக்குவரத்துச் சாதனங்களுடனும் போட்டியிட வேண்டுமென்ற கொள்கையைப் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் பாராளுமன்றங்களும் அரசாங்கங்களும் விடாது கடைப்பிடித்தன. பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் இக்கொள்கையைத் தளர்த்த அவை மிகவும் தயக்கத்துடன்தான் ஒப்புக்கொண்டன. ஆனால் 1947ஆம் ஆண்டின் போக்குவரத்துச் சட்டம் இக் கொள்கை கைவிடப்பட்டதைக் குறிக்கிறது என்பதைக் காணலாம். இனி, போக்குவரவில் போட்டியிராது; முற்றுரிமைதான் இருக்கும்; அது அரசாங்கத்தால் இயக்கப்படும்; எனினும் அது முற்றுரிமைதான்.

23. 1850க்குப் பின் விவசாயத்தின் நிலைமை

(Agriculture since the middle of Nineteenth century)

தானியச் சட்டங்களை நீக்கியதால் இங்கிலாந்தில் விவசாயம் நசித்துப் போய்விடவில்லை. 1815லிருந்து இருந்துவந்த மந்தமும் 1840க்குப் பின் அவ்வளவு தீவிரமாக இல்லை. தானியச் சட்டங்களை நீக்கிய உடனே தாற்காலிகமாக விவசாய வளர்ச்சி சிறிது தடை பட்டாலும் அதன் பின்னர் மிகவும் செழிப்பாக விவசாயம் வளர்ந்தது. விவசாயத் தொழில் அடுத்த முப்பது ஆண்டுகளில் மிகவும் வளம் பெற்றிருந்ததால் அந்தக் காலத்தை ஆங்கில விவசாயத்தின் பொற் காலம் (Golden Age of English Agriculture) என்று அழைக்கின் றனர்.

அதற்குப் பின் தானியத்தைச் சுங்கம் செலுத்தாமல் (அல்லது மிக மிகக் குறைவான வரி செலுத்தி) இறக்குமதிசெய்ய முடிந்தது. அப்படியிருந்தும் வெளிநாட்டுப் போட்டி இங்கிலாந்தின் விவசாயி களைத் தீவிரமாகப் பாதிக்கவில்லை. காப்டன் (Cobden) சுட்டிக் காட்டியபடி டான்ஸிக்கிலிருந்து (Danzig) ஓர் ஆங்கிலத் துறை முகத்துக்குத் தானியத்தை ஏற்றிவரும் செலவே குவார்ட்டருக்குப் பத்து ஷில்லிங் பாதுகாப்பு வரிக்குச் சமானமாகும். தவிர, அப்போது உலகில் எந்தப் பகுதியிலும், இங்கிலாந்தில் கொண்டு குவிக்குமளவுக்குக் கோதுமை உபரியாக உற்பத்தி ஆகவில்லை. வட அமெரிக்காவில் கிழக்கிலிருந்து மேற்குக் கடற்கரை வரை இருப்புப் பாதைகள் அமைக்கப்பட்டு, பிரெய்ரீச் சமவெளிகளில் (Prairies) கோதுமை உற்பத்தி பெருகி, அதே சமயம் அட்லான்டிக் கடலைக் கடந்து, மலிவாகவும் வேகமாகவும் கோதுமையை ஏற்றிச் செல்லுமள வுக்கு நீராவிக்கப்பல்களின் வளர்ச்சி ஏற்பட்டபின்னர்த்தான் வெளி நாட்டுத் தானியங்களின் போட்டியின் முழு வேகத்தையும் ஆங்கில விவசாயம் தாங்கவேண்டியிருந்தது.

வாடர்லூ (Waterloo) சண்டை முடிந்து ஒரு முழுச் சந்ததிக் காலம் அப்போது கடந்துவிட்டிருந்தது. நியாயமான வாரங்களை நில முதலாளிகள் ஒப்புக்கொண்டுவிட்டனர். போர்க் காலத்தில் இருந்த தானிய விலையேற்றம் மீண்டும் வராதென்பதை விவசாயிகளும் உணர்ந்துகொண்டனர். இரு சாராரும் தத்தம் நிலைமையைப் புதிய சூழ்நிலைக்கேற்றவாறு மாற்றிக்கொண்டனர். தேசீய வரிகளும் தல வரிகளும் முன்னைவிடக் குறைவாக இருந்தன. இரவலர் உதவிகள் நின்றுவிட்டதால் இரவலர் வரியும் கணிசமாகக் குறைந்தது. ஆஸ்திரேலியாவிலும் காலிபோர்னியாவிலும் (California) பொன் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. இதனாலும் வேறு சில காரணங்களாலும் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் கடைசிக் காலப் பகுதியில் விலைவாசிகள் உயர்ந்து பொதுவாகப் பொருளாதார நிலை செழிப்பாக இருந்தது. மக்களுக்கு வேலை வாய்ப்புகள் நிறைய இருந்தன. ஊதியம் உயரலாயிற்று. கைவினைஞர்களும் தொழிற்சாலை ஊழியர்களும் முன்னைவிட நல்ல நிலையில் இருந்தனர். உணவுப் பொருள்களின் தேவை அதிகரித்தது. ரொட்டி அக விலையில் விற்கப்படவில்லை. எனினும் அங்காடியில் தானியத்துக்கு நல்ல விலை கிடைத்தது.

வெகு நாட்களாக மந்தத்தில் அடிபட்ட ஆங்கில விவசாயி தன் விமோசனத்துக்குத் தானேதான் வழிதேட வேண்டும் என்பதை நன்கு உணர்ந்தான். பின்னர்ப் பதினெட்டாம் நூற்றாண்டிலும் பத்தொன்பதின் முதற் சில ஆண்டுகளிலும் உயர்ந்த விவசாயிகள் கையாண்ட விவசாய முறை அபிவிருத்திகளை இப்போது அனைவரும் கையாளத் தொடங்கினர். மன்னனது விவசாயச் சங்கமும் (Royal Agricultural Society) கவுண்டிகளில் எண்ணற்ற விவசாயச் சங்கங்களும் தோன்றின. அவை விவசாயத்துக்குப் பலவகையில் உதவின. விவசாயக் கண்காட்சிகள் ஆண்டுதோறும் நடந்தன. புதுப்புது முறைகளைப் பற்றிய செய்திகள் பரவின. இவற்றால் விவசாயிகள் போட்டி மனப்பான்மையுடன் விளைச்சலைப் பெருக்க முனைந்தனர். புது மூலதனம் விவசாயத்தை நோக்கிப் பாய்ந்தது. விஞ்ஞான ஆராய்ச்சியின் முடிவுகளை விவசாயிகள் பயன்படுத்தினர். விவசாய ரசாயன நூல் வெறும் ஊகமாக இருக்காமல் நன்கு ஆராய்ந்த முடிவுகளைக் கொண்டிருந்தது. சாஸ்திரீய முறையில் பயிர் விளைவிக்கவும் எருவிடவும் அம் முடிவுகளை விவசாயிகள் பயன்படுத்தினர். மீன் எரு (guano) எலும்புத்தூள் (bone meal) பாஸ்பேட்டுகள் (Phosphates) ஆகியவை நிலத்தில் இடப்பட்டன. ஸ்வீடுகள் (Swedes)[1] கோல்ராபீ

[1] ஸ்வீடிஷ் டர்னிப்புகள்

(Kohlrabi)[1] மாங்கல்-வர்ஸஸ் (Mangel-wurzel)[2] ஆகிய கால்நடைத் தீவனங்கள் பயிரிடப்பட்டன. கால்நடை உணவுக்காக பீன்ஸ், ஆளிவிதை, மக்காச் சோளம் (Indian Corn) ஆகியவை இறக்குமதி செய்யப்பட்டன. கால்நடை வளர்ச்சியில் பெருத்த முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. எந்திரங்கள் நிறையப் பயன்பட்டன. விதை நடும் டிரில்கள், போரடிக்கும் எந்திரங்கள், நீராவிக் கலப்பைகள், அறுவடை எந்திரங்கள் ஆகியவை பெரும்பாலான ஆங்கிலப் பண்ணைகளில் உபயோகிக்கப்பட்டன. நீர் தேங்கினால் விளைச்சல் குறையும் என்பதை உணர்ந்தபின் நில வடிகால் முறைகளிலும் விவசாயிகள் அபிவிருத்தி செய்தனர்.

ஆங்கில விவசாயத்தின் வளத்துக்கு இருப்புப்பாதைகள் மற்றொரு முக்கிய காரணமாக இருந்தன. விவசாயப் பொருள்களின் விற்பனையை இருப்புப்பாதைகள் பெருக்கின. பழைய காலத்தில் இருந்ததுபோலத் தம் விளைச்சலையும் கால்நடைகளையும் அடுத்திருந்த நகரங்களிலேயே விவசாயிகள் விற்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் இல்லை. எந்திரங்களையும், எருவையும், விதைத் தானியத்தையும் மலிவாக விவசாயிகள் வாங்கவும் இருப்புப்பாதைகள் உதவின.

இச் செழிப்புக்காலத்தில் ஒரே ஒரு கெட்ட நிகழ்ச்சி ஏற்பட்டது. அது அப்போது புலப்படவில்லை. புலப்பட்டிருந்தாலும் அதை முக்கியமாக யாரும் கருதவில்லை. அதுதான் கிராமங்களிலிருந்து மக்கள் வெளியேறிய நிகழ்ச்சி. 1834-ல் இரவலர் சட்டம் சீரமைக்கப் பட்டுப் பண உதவி நிறுத்தப்பட்டதும் தொழிலாளிகள் மிகவும் கஷ்டப்பட்டனர். ஊதியம் வேகமாக உயரவில்லை. நில முதலாளிகளுக்கும் குத்தகை விவசாயிகளுக்கும் வந்து சேர்ந்த செல்வம் தொழிலாளிகளை எட்டவில்லை. ஆனால் தொழிலாளிகளுக்கு மாற்று வேலை இல்லாமற் போகவில்லை. வயது முதிர்ந்தவர்கள் தொடர்ந்து பயிர்த் தொழிலில் ஈடுபட்டனர். அவர்களது மக்களும், பேரன் மாரும் அதிக எண்ணிக்கையில் நகரங்களைச் சென்றடைந்தனர். இலட்சக் கணக்கான தொழிலாளருக்கு இருப்புப்பாதை அமைப்பதிலும், அதன் பின்னர் அதை நடத்துவதிலும் வேலை கிடைத்தது; அதற்குத் துணையான பல தொழில்களிலும் பலருக்கு வேலை கிடைத்தது. உதாரணமாக இருப்புப்பாதைகளுக்குத் தேவையான இரும்பு, செங்கல், கல் போன்ற பொருள்களைத் தயாரிப்பதில் வேலை வாய்ப்புகள் நிறைய இருந்தன. வேறு பல நகரத் தொழில்

[1] ஒரு வகை முட்டைக்கோஸ்.

[2] ஒருவகை பீட் கிழங்கு.

களிலும் மக்களுக்கு வேலை கிடைத்தது. அங்கு வந்து சேர்ந்த நாட்டுப்புற இளைஞர்களுக்கெல்லாம் நகரத்தில் வேலை கிடைத்தது.[1]

1850லிருந்து1875 வரையுள்ள காலம் ஆங்கில விவசாயத்தின் பொற்காலம். ஆனால் 1875க்குப்பின் கால் நூற்றாண்டு மந்தம் மிக்க காலமாகும். இம் மந்தத்துக்கு ஈடில்லை. அதன் தீவிரம் அக்காலம் முழுதும் சிறிதும் குறையவில்லை. 1875-லிருந்து 1884வரை வசந்த காலத்தில் பனி அதிகம்; கோடை காலத்தில் மிக அதிக மழை பெய்தது. அதனால் விளைச்சல் மிகவும் குறைந்தது.[2] 1884லிருந்து 1892 வரை இரண்டு முறைதான் விளைச்சல் நன்றாக இருந்தது. 1890க்குப்பின் பத்து ஆண்டுகளில் மழையில்லாமல் பயிர்கள் வாடிப் போயின. போதாக் குறைக்குக் கால்நடை நோய்கள் வேறு விவசாயிகளின் துயரத்தை அதிகப்படுத்தின. கோமாரியாலும் (foot and mouth disease) ப்ளூரோ-நிமோனியாவாலும் (pleuro-pneumonia) மாடுகளும், ஈரலுருக்கி நோயால் (liver-rot) ஆடுகளும், பன்றிக் காய்ச்சலால் (swine-fever) பன்றிகளும் பீடிக்கப்பட்டன. கால்நடைகள் அழிந்துபோனதால் கால்நடை வளர்ப்போர் பெருநஷ்டமடைந்தனர். ஆனால் நாளடைவில் இந்நோய்களைத் தடுக்கக் கட்டுப்பாடுகளை அரசாங்கம் நன்கு அமல் செய்தது; கால்நடை வைத்துள்ள இடங்களில் துப்புரவுச் சூழ்நிலையில் அபிவிருத்தி ஏற்பட்டது.[3] அதன் பிறகு கால்நடை வளர்ப்போரின் நிலை ஓரளவு சீராயிற்று.

[1] கிராமத்தைவிட்டு மக்கள் வெளியேறியதற்கு ஊதியக் குறைவு மட்டும் காரணமன்று. நாட்டுப்புறத்தில் வீட்டு வசதி மோசமாக இருந்தது. குடிசைகள் நிறைய இல்லை. இருந்தவையும் மிகவும் பாழடைந்து இருந்தன. சிறு வீடுகள் கிடைக்காததால் பல இளம் தொழிலாளிகள் திருமணம் செய்துகொள்ள முடியவில்லை. தொழிலாளர்களால் எவ்வளவு வாடகை தரமுடியுமோ அந்தத் தொகைக்குப் புது வீடுகளைக் கட்டி வாடகைக்கு விடவும் முடியவில்லை. தவிர, தொழிலாளியின் நிலை மிகவும் தாழ்ந்து இருந்தது; அவன் முதலாளிக்கு அடிமை என்ற நிலையில் இருந்தான். பெரும்பாலும் அவன் குடிசை பண்ணையோடு இணைந்திருந்தது. அவன் வேலையைவிட்டு நீங்கினால் குடிசையையும் காலி செய்யவேண்டியிருந்தது; அப்போது வெறு இருப்பிடம் கிடைக்கும் என்ற நிச்சயம் அவனுக்கு இல்லை. வீட்டிலே பன்றிகளையும் வாத்து, கோழிகளையும் வைத்திருப்பதை முதலாளிகள் அனுமதிக்கவில்லை. நில ஒதுக்கீடு முறை (allotments) அமலுக்கு வந்தபோது, தன் முதலாளியின் அனுமதியின்றி ஒரு நிலத்தை அவன் பெறவும் முடியவில்லை. வேலை அதிகமாக உள்ள நாட்களில் தொழிலாளியின் மனைவி மக்களும் விவசாயியின் பண்ணையில் வேலைசெய்யக் கட்டாயப்படுத்தப்பட்டனர். அதை அவர்களால் மறுக்கமுடியவில்லை. தம் அரசியல் கொள்கைகளை வெளியில் சொல்லும் சுதந்திரமோ, அவர்களுக்கு அடியோடு இல்லை.

[2] 1879ஆம் வருடத்து விளைச்சல்தான் அந்நூற்றாண்டிலேயே மிகவும் குறைவாக இருந்தது.

[3] 1878-ல் (கால் நடைகளின்) ஒட்டுவாரொட்டி நோய்ச் சட்டத்தின்படி [contagious diseases (Animals) Act]

இந்தக் கஷ்டங்கள் மட்டும் இருந்திருந்தால் நாளடைவில் விவசாயிகள் இவற்றைச் சமாளித்து மீண்டும் வளம் பெற்றிருப்பர். ஆனால், அப்போது வெளிநாட்டுத் தானியங்களின் போட்டியும் முழுமையாக அவர்களைத் தாக்கியது. வட அமெரிக்காவில் கிழக்குக் கடற்கரையை மேற்கோடு இணைத்து இருப்புப்பாதைகள் கட்டப் பட்டன. இதனால் அகன்ற பிரெய்ரீச் சமவெளிகளில் மக்கள் குடி யேறினர். வளமான இந்நிலங்களில் கோதுமையை அவர்கள் பயிரிட்டனர்.[1] கடற்கரைக்கும் கோதுமையை இருப்புப்பாதைகள் மலிவாக ஏற்றிச் சென்றன. உலக வாணிபத்துக்குத் தேவையான அளவைவிடக் கப்பல்களின் எண்ணிக்கை அதிகமாக இருந்ததால் அமெரிக்காவிலிருந்து அட்லான்டிக் சமுத்திரத்தைக் கடந்து ஐரோப்பாவுக்குச் சரக்கேற்றிவர வசூலிக்கப்பட்ட கட்டணங்கள் மிக மிகக் குறைவாக இருந்தன. பிற நாடுகள் சுங்கவரியிட்டு அமெரிக்கக் கோதுமை வருவதைத் தடுத்துவிட்டன. எனவே, அமெரிக்கக் கோதுமை அதிக அளவில் இங்கிலாந்துக்கு ஏற்றுமதி ஆயிற்று. அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டிலிருந்து மலிவான கோதுமை 1870-க்குப் பின்னும், கானடாவிலிருந்து (Canada) 1880க்குப் பின்னும் இங்கி லாந்துக்கு வந்து சேரலாயிற்று.[2] ரஷ்யா, இந்தியா, ஆஸ்திரேலியா அர்ஜென்டீனா ஆகிய நாடுகளிலிருந்தும் கோதுமை இறக்குமதி ஆயிற்று. இறக்குமதியான கோதுமையின் விலைக்குத் தமது கோதுமையை ஆங்கில விவசாயிகள் விற்க முடியவில்லை. அது மட்டுமல்ல. குளிர்ப்பதன முறை (Refritgerating process) கண்டு பிடிக்கப்பட்டபின் ஆஸ்திரேலியா, நியூஜீலந்து நாடுகளிலிருந்து ஆட்டிறைச்சியும், அர்ஜென்டீனாவிலிருந்து மாட்டிறைச்சியும் பனியில் வைத்து இறக்குமதி ஆயின. அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டிலிருந்து மாட்டிறைச்சியும், மீனும் டப்பாக்களில் அடைத்து இறக்குமதி ஆயின. உலகின் பல பகுதிகளினின்று வெண்ணெய், மார்கரின் (margarine), பாலடைக்கட்டி (Cheese),[3] உருளைக்கிழங்கு, பழங்கள் ஆகியவற்றை இங்கிலாந்து நிறைய இறக்குமதி செய்தது.

இந்தக் காலத்தில் பொதுவாக விலைவாசிகள் நிலையாகக் குறைந்தன. பிற விலைவாசிகளைப் போலவே விவசாயப் பொருள் களின் விலைகளும் குறைந்தன. 1875-ல் கோதுமை 44 ஷி.

[1] *1873-ல் அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டில் ஒரு மோசமான சரிவு ஏற்பட்டது. அதன் பின்னர் பிரெய்ரீக்களில் மக்கள் குடியேறியது அதிகமாயிற்று. அச்சமவெளி களின் புது நிலத்தில் தம் வாழ்க்கைக்கு வழி தேடவேண்டி மிஸிஸிபி* (Mississippi) *நதியைத் தாண்டி மக்கள் குடியேறினர்.*

[2] *1885-ல் கனடியன்பசிபிக் ரெயில்வே* (Canadian pacipic Railway) *கட்டி முடிக்கப்பட்டது.*

[3] வெண்ணெய் போன்ற பொருள்.

விலைக்குப் போயிற்று. 1877-ல் 50 ஷி.க்கு அதிகமாகிப் பின்னர், 1885-ல் 32 ஷி.க்குக் குறைந்தது. விலை வீழ்ச்சி மேலும் தொடர்ந்து, 1894-ல் 17 ஷி. 6 பெ. ஆகக் குறைந்தது. எப்போதுமே கோதுமை விலை அவ்வளவு குறைந்ததில்லை. பொன்னுடன் ஒப்பிட்டபோது, இக்காலத்தில் வெள்ளியின்விலை குறைந்தது ஓரளவுக்கு இவ் விலை வீழ்ச்சிக்குக் காரணமாக இருந்தது.[1] வெள்ளி நாணயங்கள் புழக்கத்திலிருந்த நாடுகளில் பணத்தின் மதிப்புக் குறைந்ததால் பன்னாட்டு வாணிபத்தை அது மிகவும் பாதித்தது. 1872-ல் இந்தியாவின் ரூபாய் நாணயத்தின் மதிப்பு இரண்டு ஷில்லிங்காக இருந்தது. 1893-ல் அது ஒரு ஷில்லிங்கைவிடச் சிறிதே அதிகமாகியிருந்தது. கோதுமை, அரிசி, பிற உணவுப் பொருள்கள் ஆகியவற்றை இந்தியாவிலிருந்த வியாபாரிகள் வாங்கி, இங்கிலாந்துக்கு ஏற்றுமதி செய்தனர்; அவற்றை ரூபாய் நாணயத்துக்கு வாங்கிப் பவுன் நாணயத்துக்கு அவர்கள் விற்றனர். ஒரு பவுனுக்குப் பத்து ரூபாய் கிடைத்த இடத்தில் இருபது ரூபாய் கிடைத்தால் ஒரு பவுனுக்கு முன்னைவிட மிக அதிகமான அளவு இந்தியப் பண்டங்கள் கிடைக்கும் என்பது தெளிவு. மலிவாகிவிட்ட இப்பொருள்கள் இங்கிலாந்தில் மிகக் குறைந்த விலைக்கு விற்கப்பட்டன. ஆக, வெள்ளியின் மதிப்பு விழுந்ததால் ஆங்கில விவசாயிகளின் துயரம் அதிகமாயிற்று.

நில வாரங்களும் நிலையாகக் குறையலாயின. சில நிலங்களுக்கு வாரமே வாங்க முடியவில்லை. அப்படியும் பல நிலங்களில் பயிர் விளைவிக்கப்படவில்லை. பல விவசாயிகள் திவாலாயினர். இலாபம் வராததால் பயிர்த் தொழிலில் முதலீடு செய்ய யாரும் துணியவில்லை.

பிற சிரமங்களோடு தொழிலாளர் தகராறுகளும் சேர்ந்தன. ஏற்கெனவே விவசாய ஊழியரின் ஊதியம் மிகக் குறைவு. அதை மேலும் குறைக்க விவசாயிகள் எண்ணினர். இவ் வேளையில் பயிர்த் தொழிலாளிகள் பலர் விவசாயத் தொழிலாளர்கள் சங்கத்தில் உறுப்பினராக இருந்தனர். எல்லாப் பக்கங்களிலும் ஏற்கெனவே சிரமப்பட்டுக் கொண்டிருந்த தம் முதலாளிகளை அதிக ஊதியம் தருமாறு தொழிலாளர்கள் கேட்டனர். தம் கோரிக்கைக்குப் பலனில்லாமற் போகவே அவர்கள் நிலத்தைவிட்டு வெளியேறினர்; நகரங்களுக்குச் சென்று குடியேறினர். இளந் தொழிலாளிகள் பலர் கானடா, ஆஸ்திரேலியா நாடுகளுக்குச் சென்றனர். அங்கு அவர்களது உழைப்பு மிகவும் தேவைப்பட்டது. இங்கிலாந்தில்

[1] 31-ஆம் அதிகாரத்தைப் பார்க்கவும்.

இருப்பதைவிட அங்குச் செல்வதால் அவர்களுடைய எதிர்காலம் மேன்மையாக இருக்க வாய்ப்பு இருந்தது.

1882-ல் ரிச்மண்டு கோமகனது (Duke of Richmond) தலைமையில் ஓர் அரசர் ஆணைக் குழு விவசாய மந்தத்தின் காரணங்களை ஆராய்ந்தது. விவசாயம் அப்போது நலிந்திருந்தமைக்குப் பின் வரும் காரணங்களை அந்த ஆணைக் குழுவின் அறிக்கை கூறியது. மோசமான விளைச்சல், வரிச்சுமை, கால்நடை நோய்கள், விவசாயக் கல்வியறிவின்மை, அதிக வாரம், விவசாயத்துக்கு ஆதரவளிக்காத இருப்புப்பாதைக் கட்டணங்கள், வெளிநாட்டு தானியங்களின்போட்டி ஆகியவை விவசாய மந்தத்தைத் தோற்றுவித்தன என்று அது கூறியது. விவசாய மந்தம் நாடு முழுதும் ஒரே அளவில் இல்லை என்பதை ஆணைக்குழு கண்டது. கென்ட் (Kent) தவிரப் பிற தெற்கு, கிழக்குப் பிரதேசங்களில் மந்தம் மிக அதிகமாகவும், வட மேற்கு, தென்மேற்குப் பகுதிகளில் மிகக் குறைவாகவும் இருந்தது.

1893-க்கும் 1897-க்கும் இடையே எவர்ஸ்லி பிரபுவின் (Lord Eversely) தலைமையில் மற்றோர் அரசர் ஆணைக்குழு இப்பிரச்னையை ஆராய்ந்தது. வெள்ளிவிலை விழுந்ததால் விவசாயம் பாதிக்கப்பட்டதையும், நில முதலாளிகளுக்கும் விவசாயிகளுக்கும் பொருளாதார மந்தம் காரணமாக நிறைய முதலீடு நஷ்டமானதையும் அதன் அறிக்கை சுட்டிக் காட்டியது. கோதுமை விளைந்த பல நிலங்களில் சாகுபடி நின்றுவிட்டது. அதை மறுபடி துவக்க முடியவில்லை. நல்ல தொழிலாளிகள் நகரங்களுக்குச் சென்றுவிட்டனர்; மிகுந்திருந்தவர்களோ திறமை குறைந்தவர்களாக இருந்தனர். நிறைய மூலதனம் படைத்த விவசாயிகளும் கூலியாட்களை அதிகம் நம்பியிராத சிறு விவசாயிகளுமே இச்சிரம நிலைமையைச் சமாளித்தனர். அன்றைய சூழ்நிலையில் காய்கறித்தோட்டம், பழத்தோட்டம், மலர் வனம், கால்நடைப்பண்ணை, கோழி, வாத்து வளர்த்தல் ஆகியவையே விவசாய வேலைகளில் இலாபகரமானவை என்று ஆணைக்குழு கருதியது. பென்லண்டு (Fenland) பிராந்தியத்தில் உருளை, பிற கிழங்குகள் ஆகியவற்றைப் பயிரிடுவது இலாபகரமானது என்றும் அக் குழு கூறியது.

மந்தத்தின் மிகத் தாழ்ந்தநிலை அந் நூற்றாண்டு முடிவதற்குள்ளேயே ஏற்பட்டது. இருபதாம் நூற்றாண்டின் முதல் ஆண்டுகளில் விவசாயம் அபிவிருத்தி அடையும் அடையாளங்கள் தோன்றின. தம் மூதாதையர்கள் ஐம்பது ஆண்டுகளுக்குமுன் உணர்ந்தது போலவே புதுச் சூழ்நிலைக் கேற்றவாறு தாம் மாறிக் கொள்ளவேண்டும் என்பதை அப்போதிருந்த விவசாயிகள் உணர்ந்தனர். உணவு இறக்குமதியை அவர்களால் தடுக்கமுடியவில்லை.

எனவே தானியங்களைப் பயிரிடுவதை விட்டுப் பிறவகை உற்பத்தி களில் துணிவு அதிகமாக உள்ள விவசாயிகள் ஈடுபட்டனர் ஆனால், அதனால் பிரிட்டனில் கோதுமை உற்பத்தி மேலும் குறைந்து விட வில்லை

உறைந்த இறைச்சி இறக்குமதி ஆனபோதும் கால்நடை வளர்ப்பது தொடர்ந்து இலாபகரமாக இருந்தது ஏனெனில் இறக்குமதியான இறைச்சியைவிட ஆங்கில இறைச்சி மேலானதாகக் கருதப்பட்டது அதற்கு அதிக விலையும் கிடைத்தது கால்நடை நோய்களை ஒழிக்கத் தீவிரமாக அமல்செய்யப்பட்ட விதிகளின் பயனாகக் கால்நடைப் பண்ணைக்காரர்கள் இலாபமடைந்தனர் நிறைய மூலதனம் பெற்றிருந்தவர்கள் உயர்ந்த ரகக் கால்நடைகள் வளர்ப் பதில் ஈடுபட்டனர் இதில் நல்ல இலாபம் கிடைத்தது இங்கி லாந்தின் ஜாதி மாடுகளுக்கும் ஆடுகளுக்கும் (pedigree bulls and rams) மிக அதிகமான விலை கிடைத்தது அவை அர்ஜெண்டைனாவுக்கும் பிற நாடுகளுக்கும் அனுப்பப்பட்டன அந்நாடுகளிலெல்லாம் உள்ளூர்க் கால்நடைகளையே இனவிருத்திக்கு அனுமதித்து வந்தால் கால்நடைகளின் தரம் குறைந்துவிடும் என்று அரசாங்கங்கள் பயந்தன

இந்த நாட்டில் உபயோகிக்கப்பட்ட பால் முட்டைகள் வெண்ணெய் பாலடைக்கட்டி ஆகியவற்றின் அளவு ஆண்டு தோறும் அதிகமாகி வந்தது ஆகையால் முக்கியமாக நகரங் களுக்கு அருகில் பால்பண்ணை கோழி வாத்துப்பண்ணை ஆகிய வற்றை நடத்துவது இலாபகரமாக இருந்தது இப்பொருள்கள் ஒவ்வொன்றிலும் வெளிநாட்டுப் போட்டியிருந்தது ஆனால் இறைச்சி விஷயத்தில் ஏற்பட்டது போலவே வெளிநாட்டுப் பொருள்களைவிட உள்நாட்டு உற்பத்தி உயர்ந்ததாகக் கருதப்பட்டது இறக்குமதியான மலிவான உணவுப் பொருள்களைத் தொழிலாளர்கள் பயன்படுத்தினர் மத்தியதர உயர்தர வகுப்பினர் உள்நாட்டு உற்பத்தியை ஆதரித் தனர்

வருடா வருடம் பழம் காய்கறிகளின் தேவை அதிகமாயிற்று மண் வளமும் இருந்த இடமும் ஏற்றதாக இருந்த நிலங்களைப் பயிரிட்ட விவசாயிகள் உள்நாட்டு விற்பனைக்காக உருளைக்கிழங்கு முட்டைக்கோஸ் பட்டாணி பிற காய்கறிகள் ஆகியவற்றை விளை வித்தனர் சில கவுண்டிகளில் மிகக அளவில் பழத்தோட்டங்கள்

[1] மேய்ச்சலுக்குப் பயன்பட்ட நிலத்தின் பரப்பு 1872 ல் 12 மில்லியன் ஏக்கர் 1904 ல் அது 17 மில்லியன் ஏக்கர் வரக உயர்ந்தது மேய்ச்சலைவிடச் சு குபடிக்கு வேலையாட்கள் குறைவு ஆனால் புதிதாகத் தொடங்கிய மேய்ச்சல் தொழில் இலாபம் அளிக்கப் பல ஆண்டுகள் செல்லும் என்பதை இங்குக் கவனிக்கவேண்டும்

பயிரிடப்பட்டன. பழங்களைப் பறித்து நகரங்களுக்கு அனுப்பினர். அதிகமாக இருந்த பழங்கள் பழக்கூழ்த் (Jam) தொழிற்சாலைகளுக்கு அனுப்பப்பட்டன.

இவ்வகைச் சாகுபடிகள் சிலவற்றுக்கு நிறைய வேலையாட்கள் தேவைப்பட்டனர்; அவற்றில் ஒவ்வொரு வினையையும் பார்த்துப் பார்த்துச் செய்ய வேண்டியிருந்தது. தொழிலாளர்கள் கிராமங்களை விட்டு வெளியேறியது குறையவில்லை. நாட்டுப்புறத்தில் வேலையாட்கள் பற்றுக்குறை அதிகமாயிற்று. எனவே சிறு பண்ணைகளை மீண்டும் ஏற்படுத்தலாமா, அது நல்லதா, அது முடியுமா என்ற கேள்வி அப்போது எழுந்தது. ஒரு விவசாயி தன் குடும்பத்தோடு உழைத்த இருபது முதல் ஐம்பது ஏக்கரா பரப்புள்ள ஒரு பண்ணை, கூலியாட்களை வைத்து வேலை செய்த பெரிய பண்ணையைவிடத் திறம்பட நடக்கும் என்று எண்ணப்பட்டது. சிறு நிலக்காரனுக்குத் தன் பண்ணை நன்கு நடக்கவேண்டும் என்பதில் சொந்த அக்கறை உள்ளது. செறிந்த வேளாண்மைக்கு (intensive cultivation) ஒவ்வொரு வினை முறையையும் பார்த்துப் பார்த்துச் செய்வது மிக அவசியம். சிறு பண்ணைக்காரனுக்குத்தான், அதுபோலச் சாகுபடி செய்யமுடியும். சமூகத்தின் நலனை முன்னிட்டும் அத்தகைய சிறு நில முதலாளிகளான விவசாயிகளின் இனத்தை மீண்டும் தோற்றுவிப்பது நல்லது எனக் கருப்பட்டது.

சிறு விவசாயிகளிடம் இருக்கக் கூடியதைவிட அதிக மூலதனம் படைத்தவர்களுக்கே தம் நிலங்களைக் குத்தகைக்கு விட நில முதலாளிகள் விரும்பினர். சிறு பண்ணை விவசாயிகளைவிட மூலதனம் அதிகம் கொண்டவர்கள் குறித்த நேரத்தில் வாரத்தைச் செலுத்திவிடுவர்; அவர்களைப் போலத் தொந்தரவும் கொடுக்கமாட்டார்கள். இதனால் பண்ணைகளைச் சிறியதாக்கும் இயக்கத்தை நிலமுதலாளிகள் துவக்கத் தயாரில்லை. எனவே, அரசாங்கம் இவ்விஷயத்தில் முன்வந்து நடவடிக்கை எடுத்தது. 1892-ல் வந்த ஒரு சட்டப்படி நிலங்களை வாங்கி, வேலியிட்டு, அவற்றில் பண்ணைக் கட்டடங்களையும் வீடுகளையும் கட்டி, ஒன்று முதல் ஐம்பது ஏக்கரா வரை பரப்புள்ள பண்ணைகளாக்கி விண்ணப்பித்தவர்களுக்கு விற்கக் கவுன்டி மன்றங்கள் உரிமை பெற்றன. வசதியான ஷரத்துகளின்படி இந் நிலங்களை விவசாயிகள் வாங்கமுடிந்தது. இதற்காக அளிக்கப்பட்ட கடன்களை ஐம்பது ஆண்டுகளில் தீர்க்கலாம். இதனால் அநேகர் நிலங்களை வாங்க முன் வருவார்கள் என எதிர்பார்க்கப்பட்டது. ஆனால் இச் சட்டம் நன்கு பலனளிக்கவில்லை. இதற்காக முதல் நடவடிக்கை எடுக்கும் பொறுப்பைக் கவுன்டி மன்றங்கள் பெற்றிருந்தன. சிறு பண்ணைகளை அமைத்துத்தர அவற்றால் முடியும். ஆனால், அவ்வாறு செய்யவேண்டு

மென்ற கட்டாயம் இல்லை மேலும் தம் நிலத்தைக் கவுண்டி மன்றங்களுக்கு விற்க நில முதலாளிகள் மறுக்கவும் கூடும் 1908 ல் சிறு பண்ணைகள் நில ஒதுக்கீடுகள் சட்டப்படி (Small holdings and Allotments Act) இதற்கான முதல் முயற்சியை விவசாயக் கழகம் (Board of Agriculture) எடுக்கவேண்டும் என்று ஏற்பாடாயிற்று இனி விண்ணப்பித்தவர்களுக்குச் சிறு பண்ணைகளைக் கவுண்டி மன்றங்கள் தர வேண்டியிருந்தது அவ்வாறு அவை செய்துதர மறுத்தால் விவசாயக் கழகம் குறுக்கிட்டு அவ் வேலையைச் செய்து முடிக்கக் கமிஷனர்களை நியமிக்கும் கட்டாயமாக நிலத்தை வாங்கும் உரிமை மன்றங்களுக்கு அளிக்கப்பட்டது நிலத்தின் விலை நடுவர்களால் நிர்ணயிக்கப்பட்டது விண்ணப்பித்தவர்களுக்கு அப் பண்ணைகளை கவுண்டி மன்றங்கள் வாரத்துக்கு விட்டன அல்லது எளிதான ஷரத்துகளபடி விற்றன

இவ்வியக்கத்தில் பெரிதும் ஆர்வம் கொண்டிருந்தவர்கள் தாம் இது வெற்றிகரமாக நடந்தது எனக் கூறுவர் இச் சட்டம் வந்தபின் முதல் உலகப்போர் (1914 18) தொடங்கும்வரை ஆயிரக்கணக்கான சிறு பண்ணைகள் ஏற்படுத்தப்பட்டன ஆனால் நிலம் படைத்த விவசாயி வர்க்கம் (Peasant proprietors) என்று ஏதும் மீண்டும் ஏற்பட்டு விடவில்லை வீடில்லாமல் வெறும் நிலத்தை மட்டும் விண்ணப்பித்தவருக்கு அளித்துப் பயனில்லை ஏனெனில் விவசாயி அங்கேயே வசிக்கவேண்டிய அவசியம் இருந்தது வீடு கட்டவோ செலவு அதிகம் பிடித்தது வீடு கட்டியபின் பண்ணையின் விலை அல்லது வாரம் உயர்ந்தது இது இவ்வியக்கம் வெற்றி பெறுவதைத் தடை செய்தது மேலும் இவ்வியக்கத்தைத் துவக்கியவர்கள் பயிர் வேலையை நன்கு அறிந்து கிராம வாழ்க்கை முறையில் நல்ல பழக்கம் கொண்ட விவசாயத் தொழிலாளி வர்க்கத்தினர்தான் சிறு பண்ணை முதலாளிகளாக ஆவர் என எதிர்பார்த்தனர் ஆனால் உண்மையில் சிறு பண்ணைக்கு விண்ணப்பித்தவர்களில் இத்தகையவர்கள் மூன்றில் ஒரு பங்குக்கும் குறைவே நகரங்களுக்கும் வெளி நாட்டுக் குடியேற்றங்களுக்கும் மக்கள் கிராமங்களினின்று வெளியேறியது தொடர்ந்து நடந்தது இவ்வியக்கம் அதைக் கட்டுப்படுத்த முடியவில்லை பண்ணைக்கு விண்ணப்பித்தவர்கள் பலர் விவசாயத் தொழிலாளிகளல்லாத வகுப்பினர் வாழ்க்கையின் பிற துறைகளில் தோல்வியுற்றவர்கள் பலர் அதில் இருந்தனர் அத்தகையவர்கள் திறமையுள்ள சொந்த நிலச் சாகுபடியாளராக இருக்கமுடியாது என்பதைச் சொல்லத் தேவையில்லை சிறு பண்ணைகளைக் குத்தகைக்கு விட்டதும் தவறு என்பது பின்னர் அனுபவத்தினின்று தெரிந்தது பண்ணைக்கு விண்ணப்பித்தவர்களில் பெரும்பாலோர் அவற்றை வாரத்துக்கு எடுத்தனர் வாரத்தைக் கட்டிவிட்டாலோ பண்ணைவேலை

அவர்களுக்குச் சலித்துவிட்டாலோ அவர்களால் நிலத்தைவிட்டு அகல முடிந்தது. அன்றி, எளிதான திட்டப்படியாவது அந் நிலத்தை ஒருவன் வாங்கினால், அதில் தன் மூலதனத்தின் ஒரு பகுதியை முதலிட்டிருக்கிறான். எனவே, அதிலேயே பாடுபட்டுப் பண்ணையைத் திறம்பட நடத்த முயலவேண்டும் என்ற ஊக்கம் அவனுக்கு இருக்கும்.

1919 ல் நிலக்குடியிருப்பு (வசதிகள்)சட்டப்படி [Land Settlement (Facilities) Act] மாஜி இராணுவத்தினருக்குச் சிறு பண்ணைகள் அமைக்க முயற்சி ஒன்று செய்யப்பட்டது. அச் சமயத்தில் நிலத்தின் விலை அதிகமாக இருந்ததால் அம் முயற்சியின் வெற்றி பாதிக்கப் பட்டது. சில ஆயிரம் பேருக்குத்தான் இதனால் நன்மை உண்டா யிற்று. 1926-ல் மற்றொரு சிறு பண்ணைகள் மற்றும் நில ஒதுக்கீடுகள் சட்டம் (Small Holdings and Allotments Act) நிறைவேற்றப் பட்டது.[1] 1931-ல் விவசாய நிலம் (பயன்படுத்துவது பற்றிய) சட்டம் (Agriculture Land [Utilisation] Act) ஒன்று இயற்றப் பட்டது. பின்னர்க் கூறிய சட்டத்தினால் மற்றொருவகைச் சிறு பண்ணை, சுமார் ஐந்து ஏகரா பரப்புடையது, ஏற்பட வழியுண்டா யிற்று. அத்தகைய பண்ணைகள் நகரங்களுக்கு அருகில் இருக்க வேண்டும். எனவே அவற்றில் வீடு கட்டுவதென திட்டமிடப் படவில்லை. தகுதி வாய்ந்த வேலையற்ற மக்களுக்கு இவை அளிக்கப் படும் என்றும் இவற்றில் காய்கறித் தோட்டமோ கோழிப் (வாத்து) பண்ணையோ நடத்தப்படும் என்றும் எதிர்பார்க்கப்பட்டது. நிதிப் பற்றாக்குறையினால் இச் சட்டத்தின்கீழ் நடவடிக்கை ஏதும் எடுக்கப் படவில்லை.

சிறு பண்ணைகளைப் பெரிய பண்ணைகளோடு ஒப்பிட்டால் பன்றி, கோழி, வாத்து ஆகியவற்றை வளர்க்கவும் காய்கறித் தோட்டத் துக்கும் சிறு பண்ணைகளும், பால் பண்ணை, பழத் தோட்டம் ஆகிய வற்றுக்குப் பெரிய பண்ணைகளும் மேலானவை என்று தெரிகிறது. நவீன முறையில் பால் பண்ணை நடத்த எந்திர சாதனங்கள் தேவை; பெரிய பண்ணையாக இருந்தால்தான் அவற்றை நன்கு பயன் படுத்த முடியும். பழத் தோட்டம் வைப்பதில் சிறு பண்ணைக்காரனுக்கு இலாபம் நிச்சயமில்லை. பொதுவாகப் பெரிய பண்ணை வைத்திருப்ப வர்களை விட, சிறுபண்ணை விவசாயிகள் கடுமையாக உழைக்கிறார்கள்.

[1] 1926ஆம் ஆண்டின் சிறு பண்ணைகள் மற்றும் நில ஒதுக்கீடுகள் சட்டம், சிறுபண்ணை (small holding) என்ற சொல்லுக்குப் பின்வருமாறு இலக்கணம் கூறி யது. அது ஒரு ஏக்கரா பரப்புக்கு அதிகமாக இருக்கவேண்டும். ஐம்பது ஏக்கரா வுக்கு அதிகமாக இருக்கக்கூடாது. அல்லது ஐம்பது ஏக்கராவுக்கு அதிகமான பரப் பிருந்தால் அதன் வருடாந்திர மதிப்பு 100 பவுனுக்கு மிகக்கூடாது. ஸ்காட்லந் தில் ஐம்பது ஏக்கராவுக்கு அதிகப் பரப்புடையதாக இருந்தால் அதன் வருடாந்திர மதிப்பு 50 பவுனுக்கு அதிகமாக இருக்கக்கூடாது.

அதிக வாரம் செலுத்துகிறார்கள்; வருமானம் குறைவாகப் பெறுகிறார்கள். அவர்களது வருவாய் பட்டினி நிலையைவிடச் சிறிதுதான் அதிகம். அவர்களது மூலதனம் குறைவு. விதைப்பதற்கும் அறுவடைக்கும் இடையே உள்ள காலத்தில் உயிர்வாழத் தேவையான கடன் கூடப் போதுமான அளவு அவர்களுக்குக் கிடைப்பதில்லை. அவர்களது விளைச்சலை அவர்களால் எப்போதும் நல்ல விலைக்கு விற்கவும் முடிவதில்லை; ஓரளவுக்கு இக் குறையைக் கூட்டுறவு விற்பனை (co-operative marketing) நீக்குகிறது.

கிராமத் தொழிலாளர்களின் நிலைமையைச் சீராக்கச் செய்யப்பட்ட மற்றொரு முயற்சி நில ஒதுக்கீடு (Allotment) இயக்கமாகும். சிறு பண்ணைத் திட்டம் கொண்டிருந்ததைவிட இதன் குறிக்கோள் தாழ்ந்தது. ஆனால் அதைவிட இது நன்கு பலனளித்தது. ஒதுக்கீடு என்பது ஒரு சிறு நிலத்தைக் குறிக்கிறது. பத்துக் கோலிலிருந்து (rods) ஒரு ஏக்கரா வரை அதன் பரப்பு மாறுபட்டது. அதில் தன் வீட்டுக்கோ அன்றி விற்பனைக்கோ ஒரு தொழிலாளி காய்கறிகள் பயிரிட்டுக்கொள்ளலாம்; சிறு பண்ணையை விட ஒதுக்கீட்டு நிலம் மிகச் சிறியது; அதைப் பயிரிடுபவன் அதையே நம்பி உயிர் வாழ்வான் என்ற எண்ணத்துடன் அது ஏற்படவில்லை; அவனது ஓய்வு நேரத்தை நன்கு செலவழிக்கும் ஒரு முறையாக அது உபயோகமாயிற்று. 1882-ல் வந்த ஒரு சட்டப்படி தல ஆட்சி மன்றங்கள் ஒதுக்கீடுகளாகப் பிரித்துக் குத்தகைக்கு விடுவதற்காக நிலங்களை வாங்க உரிமைபெற்றன. நகரங்களைச் சுற்றியும், நாட்டுப்புறங்களிலும் ஒதுக்கீடுகள் வழங்கப்பட்டன. ஒதுக்கீடு பெற்றவர்களில் பெரும்பாலோர் நகரங்களில் வேலை செய்தவர்கள். 1914—18 போரின்போது இவ்வியக்கம் வேகமாகப் பரவியது; ஒதுக்கீடுகளாகப் பங்கிட யாரும் பயன்படுத்தாத நிலங்களை விசாரணை ஏதும் இன்றிக் கைப்பற்றத் தலஆட்சி மன்றங்கள் உரிமை பெற்றன. ஒதுக்கீடுகள் தொழிலாளி வர்க்கத்தாருக்கு மட்டுமன்றிப் பிறருக்கும் வழங்கப்பட்டன.

விவசாயத் தொழில் நுட்பக் கல்வியை அரசாங்கமும் கவுன்டி மன்றங்களும் வளர்த்தன. விஸ்கி (whisky) மீது விதிக்கப்பட்ட ஆயத் தீர்வில் ஒரு பகுதியை அரசாங்கம் இதற்காகக் கவுன்டி மன்றங்களுக்கு அளித்தது. கவுன்டி மன்றங்கள் விவசாயத் தொழில் நுட்பக் கல்லூரிகளை அமைத்தன; மாலை நேர வகுப்புகளை நடத்தின; சொற்பொழிவு வரிசைகளுக்கு ஏற்பாடு செய்தன; விவசாயிகளுக்கும் சிறு பண்ணை முதலாளிகளுக்கும் ஆலோசனை கூற ஊர் சுற்றும் போதகர்களை வேலைக்கு அமர்த்தின.

பண்ணை நிலைமை பற்றிய பல பிரச்சினைகளைத் தீர்க்கக் கடந்த அறுபது எழுபது ஆண்டுகளில் பல சட்டங்களைப் பாராளுமன்றம்

இயற்றியது. 1875, 1883, 1900, 1906 ஆகிய ஆண்டுகளில் விவசாயப் பண்ணைகள் சட்டங்கள் (Agricultural Holdings Acts) இயற்றப்பட்டன. தம் பண்ணைகளில் அபிவிருத்தி செய்துள்ள குத்தகை விவசாயிகளை நஷ்ட ஈடளிக்காமல் வெளியேற்றுவதை இவை தடுத்தன. விவசாயத்தில் பயனுகும் கால்நடைகளை வைத்திருப்பதில் துப்புரவு விதிகளைக் கட்டாயப்படுத்தும் (கால் நடைகள்) ஒட்டுவாரொட்டி நோய்ச் சட்டம் 1878-ல் நிறைவேறியது. பொந்துகளில் வாழும் மிருகங்கள் வேட்டைச் சட்டம் (Ground Game Act) ஒன்று 1880-ல் இயற்றப்பட்டது. முயல்களாலும் பிற மிருகங்களாலும் பயிர்கள் பாழாவதை இது தடுக்க முயன்றது. பொய்யாகப் பெயர் கூறி, உணவுப் பொருள்களை விற்பதைத் தடுக்க 1893லும் 1899லும் இரு சட்டங்கள் வந்தன (இதற்கு எடுத்துக் காட்டு, மார்கரினை வெண்ணெய் என விற்பது).

தாங்கள் செலுத்திய தல வரிகள் நியாயமாக நிர்ணயிக்கப்படவில்லை என்று விவசாயிகள் நெடுநாட்களாகக் குறைகூறி வந்தனர். 1896-ன் விவசாயத் தல வரிகள் சட்டம் (Agricultural Rates Act) அவ் வரிகளைப் பாதியாகக் குறைத்தது. 1923ஆம் ஆண்டில் வந்த விவசாயத் தல வரிகள் சட்டம் அவற்றைக் காலாக்கியது. 1929 ல் ஒரு சட்டம் மிகுதி கால் பாகத்தையும் நீக்கியது. இச் சட்டங்களைப் பலர் கண்டித்தனர். விவ்சாயியின் வரித் தொகை குறைந்ததால் நில முதலாளிகள் குத்தகைப் பணத்தை அதிகரித்து அச் சேமிப்பைக் கவர்ந்துவிடுவர் என அவர்கள் கூறினர்.

போர்க் காலத்தில் (1914—19) விவசாயம் தற்காலிகமாக மீண்டும் வளமுற்றிருந்தது. உணவு உற்பத்தியைக் கூடுமான அளவு பெருக்கவேண்டிய அவசியம் காரணமாகப் புல்வெளிகள் பலவற்றில் மீண்டும் சாகுபடி செய்யப்பட்டது. உள்நாட்டுக் கோதுமைக்கு நல்ல விலை கிடைத்தது. சிலசமயம் அதன்விலை குவார்ட்டருக்கு 100 ஷில்லிங்கையும் தாண்டியது. விவசாயிகள் பல அரசாங்கக் கட்டுப்பாடுகளுக்கு உட்பட்டனர். ஒரு குறிப்பிட்ட அளவு விளைச்சலைத் தம் குறிக்கோளாகக் கொள்ளுமாறு அவர்களை அரசாங்கம் கட்டாயப்படுத்தியது. அரசாங்க அதிகாரிகள் சொல்வதற்கு இணங்க மேய்ச்சல் பரப்பையும் கோதுமைச் சாகுபடி நிலப் பரப்பையும் அவர்கள் அமைக்க வேண்டியிருந்தது. 1917-ல் ஒரு தானிய உற்பத்திச் சட்டம் (Corn Production Act) வந்தது. தானியத்துக்கு ஒரு அடித்தள விலை, முதலாளிக்கு ஒரு நியாயமான வாரம், தொழிலாளிக்கு ஒரு குறைந்த பட்ச ஊதியம் ஆகியவற்றுக்கு அது உத்தரவாதம் அளித்தது. ஒரு மத்திய விவசாய ஊதியக் கழகத்தினுல் (Agricultural Wages Board) நியமிக்கப்பட்ட தலக் கமிட்டிகள் ஒவ்வொரு மாவட்

டத்திலும் பயிர்த் தொழிலாளிகளின் ஊதியத்தை நிர்ணயித்தன. 1921-ல் இச் சட்டம் ரத்தாகியது. 1924-ல் வந்த விவசாய ஊதியம் (கட்டுப்பாடு) சட்டப்படி ஊதியங்களை நிர்ணயிக்கும் இம்முறை மீண்டும் ஏற்படுத்தப்பட்டது. ஊதியம் ஒரு குறிப்பிட்ட அளவுக்குக் குறையலாகாது என்ற கட்டாயத்தை மீண்டும் ஏற்படுத்திய அதேசமயம் தானிய விலைக்கு மட்டும் மறுபடி உத்தரவாத விலைக்கு ஏற்பாடு செய்யாதது அநியாயமென விவசாயிகள் கூறினர். தானிய விலை விழுந்ததால் தம் செலவைவிட வருவாய் குறைந்து நஷ்டம் ஏற்பட்டது என அவர்கள் குறை கூறினர்.

போருக்குப்பின் விவசாயத்தைத் தாக்கிய மந்தத்துக்கு இது மட்டும் காரணமன்று. மீண்டும் முழு வேகத்துடன் வெளி நாட்டு உணவின் போட்டி உண்டாயிற்று. சாகுபடிப் பரப்புக் குறைந்தது. எனினும் கூட்டுறவு முறைப்படி வாங்குதல், விற்றல், கைவினைக்குப் பதில் எந்திரங்களை நிறையப் பயன்படுத்துதல், மிகவும் தேவையான பொருள்களை விளைவித்தல் இவைபோன்று விவசாயம், பண்ணை நிர்வாகம் ஆகியவற்றில் புத்தம்புது முறைகளைக் கையாண்டு விவசாயிகள் ஒருவாறு தொடர்ந்து வாழ்ந்து வருகின்றனர். கால்நடைவிருத்தி போன்ற சில துறைகளில் இன்றும் அவர்களது தொழில் வெற்றிகரமாக நடந்து வருகிறது; வெகு தூரத்திலுள்ள நாடுகளிலும் இன்றும் இங்கிலாந்தின் ஜாதி மாடுகளுக்கு நல்ல விற்பனை உள்ளது.

1930க்குப் பின் சில ஆண்டுகளில்தான் விவசாயிகள் மிகவும் அவதியுற்றனர். 1930க்கும் 1938க்கும் இடையில் நல்ல விளைச்சல் கிடைத்தபோதும் கோதுமை விலை குவார்ட்டருக்கு இருபது முதல் இருபத்தைந்து ஷில்லிங் வரையிலுமே இருந்தது. நிறைய நிலப் பரப்பில் சாகுபடி நின்று மேய்ச்சல் தொடங்கியது. பாலுக்குத் தேவையும் அதிகரித்ததால் சாகுபடியைவிடப் பால் பண்ணைத் தொழிலில் அதிக இலாபம் கிடைத்தது. இல்லாவிட்டாலும், இளம் வேலையாட்கள் தொடர்ந்து நகர்ப்புறங்களுக்கு வெளியேறியதால் சாகுபடியை மேலும் நடத்துவது கடினமாயிற்று.

1914-ல் இருந்தது போலவே 1939-ல் போர் மூண்டபோதும் தன்னால் இயன்ற அளவு உள்நாட்டிலேயே பிரிட்டன் உணவை உற்பத்தி செய்துகொள்ள வேண்டியிருந்தது. மீண்டும் மேய்ச்சல் வெளிகள் உழுது பயிரிடப்பட்டன. சாகுபடிப் பரப்பு அநேகமாக இரண்டு மடங்காயிற்று. கோதுமை விலை குவார்டருக்கு எழுபது ஷில்லிங்குக்கும் அதிகமாயிற்று. போர்க் காலத்தில் விளைச்சல் நன்றாக இருந்தது. 1942, 1943-ல் இருந்த அளவுக்கு எந்த ஆண்டிலும் பயிர் விளைச்சல் இருந்ததில்லை. 1938-ல் உற்பத்தியானதைவிட

இரண்டு மடங்குக்கு மேல் உருளைக்கிழங்கும் கோதுமையும் போர் முடியும் தருவாயில் இங்கிலாந்தில் விளைந்தன. சர்க்கரைக்காக பீட்கிழங்கும் பெரும் அளவில் பயிராயிற்று.

தம் விருப்பப்படியே சாகுபடிசெய்ய விவசாயிகள் அனுமதிக்கப்படவில்லை. ஒவ்வொரு நிர்வாகக் கவுன்டியிலும் கவுன்டி போர்க்கால விவசாயக் கமிட்டிகள் (County war Agricultural Committees) நியமிக்கப்பட்டன. விவசாயிகளை இன்ன பயிர் விளைவிக்கவேண்டும், இன்ன பயிர் சுழற்சி முறையைக் கடைப்பிடிக்க வேண்டும் என்றெல்லாம் கட்டளையிட அவை உரிமை பெற்றன. அக் கட்டளையை மீறிய விவசாயிகள், திறம்பட விளைவிக்காதவர்கள் ஆகியோரை விலக்கி, அந் நிலங்களைப் பிறர் வசம் அளிக்கலாம். புல் வெளிகளையும் பாழ் வெளிகளையும் உழுது பயிரிட வேண்டும் என உத்திரவிடவும் அக் கமிட்டிகளுக்கு அதிகாரம் இருந்தது. இவ்வதிகாரங்களை அவை நன்கு பயன்படுத்தின; பூங்காக்களும் கால்ப் (golf) ஆட்ட மைதானங்களிலும்கூட உழுது பயிரிடப்பட்டன. இக் கமிட்டிகள் விவசாயிகளுக்கு எந்திரங்களையும் எருவகைகளையும் அளிப்பதையும் நிர்வகித்தன. போர்க்காலத்தின் தொடக்கத்திலேயே ஒரு விவசாய ஆராய்ச்சி மன்றம் (Agricultural Research Council) நிறுவப்பட்டது. ஆராய்ச்சியின் விளைவுகளை நடைமுறையில் செயலாற்ற 1941-ல் ஒரு விவசாய அபிவிருத்தி மன்றம் (Agricultural Improvement Council) நிறுவப்பட்டது.

போர் நடந்த காலத்தில் தொழிலாளர் பிரச்சினைதான் மிகவும் கடினமாக இருந்தது. ஏற்கெனவே தொழிலாளர் பற்றாக்குறை இருந்தது. போர் மூண்டதும் அவர்களில் பெரும்பாலோர் ரிசர்வ் படையில் சேர்க்கப்பட்டனர்; சிலர் இராணுவத்தில் சேர்ந்துவிட்டனர். விவசாய வேலையைப் பெண்களின் விவசாயப் படையும் (Women's Land Army) போர்க் கைதிகளும் செய்தனர். வேறு பல தொண்டர்கள் அறுவடைச் சமயத்தில் முன்வந்து உதவினர். பயிர்த் தொழிலாளிகளின் தரக்கூலிகள் (standard wages) உயர்த்தப்பட்டன. பின்னரும் அவை மேலும் மேலும் அதிகரிக்கப்பட்டன. எனினும் ஆலைத் தொழிலாளிகளுடன் ஒப்பிட்டால் அவர்களது ஊதியம் மிகக் குறைவாகத்தான் இருந்தது.

போர் முடிந்ததும் கால் நூற்றாண்டுக்குமுன் செய்த தவற்றை மீண்டும் செய்யலாகாதென்றும் விவசாயத்தை மந்தத்திலாழ்வதினின்று தடுக்கவேண்டும் என்றும் எல்லா அரசியல் கட்சிகளும் நிச்சயித்தன. 1946ஆம் ஆண்டு முடிவில் அரசாங்கம் இது பற்றிய குறிப்பு ஒன்றை வெளியிட்டது. அதில் விவசாயத்தின் நிலையும்

அரசாங்கத்தின் கொள்கையும் விவரிக்கப்பட்டிருந்தன. இங்கிலாந்தின் மொத்தப் பரப்பான அறுபது மிலியன் ஏக்கராவில் நாற்பத்தெட்டு மிலியனில் விவசாயம் நடப்பதாக அக் குறிப்பு மதிப்பிட்டது; விவசாயத்தில் ஒன்றேகால் மிலியன் தொழிலாளர்களுக்கு நேரிடையாக வேலை கிடைத்தது. அதற்குத் துணையான தொழில்களில் மேலும் பலர் வேலை செய்தனர்; சமீபத்தில் நிகழ்ந்த போர் மூளுமுன் இருந்த நிலைக்கு விவசாய உற்பத்தியின் மதிப்பு இரட்டித்திருக்கிறது. ஆண்டுக்கு 290,000,000 பவுனிலிருந்து 580,000,000 பவுனாக அது உயர்ந்திருக்கிறது. நாட்டுக்குத் தேவையான உணவைக் கூடுமானவரை நாட்டிலேயே விளைவிக்க அரசாங்கம் விரும்பியது. விவசாயம் திறம்படவும், மந்தப்படாமலும் நடக்க வழிசெய்ய அரசாங்கம் எண்ணியது. 1947-ல் வந்த விவசாயச் சட்டம் (Agriculture Act) இதே குறிக்கோளைக் கொண்டிருந்தது.

விலைகளைக் கட்டுப்படுத்தி, ஒரு வரம்புக்குக் கீழே போகாமல் உத்தரவாதமளிப்பதன்மூலம் அவற்றின் ஏற்றத்தாழ்வுகளைப் போக்க அரசாங்கம் விரும்பியது. விவசாய மந்திரி அல்லது உணவு மந்திரி இவற்றைக் குறிப்பிட்ட காலங்களுக்கு நிர்ணயிப்பார். விவசாய நிலையை மறுபடி ஆராய்ந்த பின்னரே விலைகளை மாற்றவேண்டும். அதுவும் அத்தகைய மாற்றம் பொது நலத்தைப் பாதிக்காது என்றால் தான் விலைகளை மாற்றலாம். விலை மாற்றத்துக்கு முன்னறிவிப்புத் தரவேண்டும். சில சமயம் இரண்டு ஆண்டுக்கால முன்னறிவிப்பும் தரவேண்டியிருந்தது.

நாடு நலமுறவேண்டுமெனில் விவசாயம் திறம்பட நடக்க வேண்டும். முன்னரே கூறியபடி, போர்க்காலத்தில் திறமையின்மையை ஒழிக்கக் கவுன்டி போர்க்கால விவசாயக் கமிட்டிகள் கூறியவாறு சாகுபடி செய்ய அரசாங்கம் விவசாயிகளைக் கட்டாயப்படுத்தியது. போருக்குப்பின் அரசாங்கக் கட்டுப்பாடு அவ்வளவு தீவிரமாகவோ, முழுமையாகவோ இல்லை. எனினும் தேசீய விவசாய ஆலோசனை வசதி (National Agricultural Advisory Service) ஒன்றை அரசாங்கம் நிறுவியது. நில முதலாளிகள், விவசாயிகள், தொழிலாளிகள் கொண்ட கவுன்டி விவசாயக் கமிட்டிகள் (County Agricultural Committees) நிறுவப்பட்டன. முன்னர் இருந்த போர்க்காலக் கமிட்டிகளின் வேலையை இவை தொடர்ந்து செய்து விவசாயிகளுக்கு யோசனைகள் கூறிவந்தன. இவ் வழிகளால் விவசாயத்தின் தரம் பொதுவாக உயரும் என்று அரசாங்கம் நம்பியது. விவசாயிகளில் ஒரு சிறுபான்மையோர் இத் திட்டத்தில் ஒத்துழைக்க மறுத்துத் தம் நிலங்களைத் தம் பிரியம் போலச் சாகுபடி செய்ய விரும்பலாம். ஆகையால் எந்தப் பண்ணையும் நியாயமான

திறமையுடனும் நல்ல முறையிலும் நடக்கவேண்டும் என்று அச் சட்டம் கூறியது. எதிர்பார்த்த அளவு திறமையாக விளைவிக்காத பண்ணைகள் அரசாங்கத்தின் மேற்பார்வைக்கு உட்படும். ஓர் ஆண்டுக்குள் போதுமான அபிவிருத்தி ஏற்படாவிட்டால் அவற்றின் சொந்தக்காரர் அல்லது குத்தகைக்காரரிடமிருந்து அவற்றை அரசாங்கம் கைப்பற்றிவிடும். திறமையற்றவர்களல்லாத, அரசாங்க மேற்பார்வையில் இல்லாத விவசாயிகளுக்கும், அவர்களது விளைச்சலில் அபிவிருத்தி செய்யமுடியுமானால், அரசாங்கம் சாகுபடி முறைகள் பற்றி உத்தரவுகள் பிறப்பிக்கலாம்.

நில முதலாளிகள் குத்தகை விவசாயிகளை விலக்கும் உரிமைக்கு அச் சட்டம் வரம்பு கட்டியது. நிலத்தைவிட்டு விலகவேண்டுமென முன்னறிவிப்புப் பெற்ற விவசாயி மந்திரிக்கு மேல்முறையீடு செய்து கொள்ளலாம். மந்திரியின் ஒப்புதலின்றி அந் நோட்டீசு செல்லாது. விவசாயி மாறுவதனால் சாகுபடித்திறன் அதிகரிக்குமோ என்பதைப் பொறுத்து இவ் விஷயத்தில் மந்திரி முடிவு செய்யவேண்டும் என்று அச் சட்டம் கூறியது. சில சமயங்களில் மந்திரியின் ஒப்புதல் இல்லாமலேயே குத்தகை விவசாயியை நிலத்தினின்று வெளியேற்றலாம். பண்ணை மோசமாகப் பயிரிடப்படுகிறது என்று சான்றிருந்தாலும் அல்லது விவசாயி திவாலாகிவிட்டாலும், அல்லது இறந்துவிட்டாலும் நிலத்தை வேறொருவனுக்குக் கொடுத்து விடலாம். (கடைசியில் கூறியதைக் கவனித்தால், இறந்த விவசாயிக்குப் பதில் அவனது மகனைக் குத்தகைக்காரனாக நில முதலாளி ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டியதில்லை என்றாகிறது).

அச் சட்டத்தின் மற்றொரு பகுதியில் சிறு பண்ணைகளைப்பற்றிய விதிகள் இருந்தன. 1914க்கு முன் 'நிலப்பசியை'த் தீர்ப்பதற்காகவும் நிலம் படைத்த விவசாயி வர்க்கத்தை மீண்டும் ஏற்படுத்தவும் சிறு பண்ணைகளுக்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது என்பதை அரசாங்கத்தின் குறிப்பு (memorandum) சுட்டிக்காட்டியது ; 1919க்குப் பின் மாஜி இராணுவத்தினருக்காக இவை அமைக்கப்பட்டன ; அதற்குப் பின்னர், வேலையின்மைப் பிரச்சினையைத் தீர்க்கும் ஒரு வழியாக இவை கருதப்பட்டன. சிறு பண்ணை இயக்கம் இவ்வாறு எப்போதும் சமூக நலனுக்காக நடந்ததேயன்றி விவசாய உற்பத்தியைப் பெருக்குவதற்காக அன்று. (இவ் வதிகாரத்தில் முன்னரே கூறியபடி) இவ்வியக்கம் குறிப்பிடத்தக்க வெற்றியைப் பெறவில்லை என்பது இப்போது ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. ஏனெனில், முன்னரே விவசாய அனுபவமும், பயிற்சியும் இல்லாதவர்கள் திறமையான சிறுபண்ணை விவசாயிகளாக இருக்கமுடியாது. ஆகையால், சிறுபண்ணைப் பிரச்சினை பற்றிய தன் கொள்கையில் அடிப்படை மாறுதல் ஒன்றை

அரசாங்கம் செய்தது; சிறுபண்ணைகள் இனி விவசாய அபிவிருத்திக் குறிக்கோளுடன்தான் அளிக்கப்படும் என அது நிச்சயித்தது. பயிற்சி பெற்ற விவசாயத் தொழிலாளிகள் சொந்தப் பண்ணைக்காரர்களாக வேலை உயர்வு பெறவும், விவசாயத்தில் ஈடுபட விரும்பிய பயிற்சி பெறுதவர்கள் தம் நன்மைக்காகவும் விவசாயத்தின் நலனுக்காகவும், சொந்தப் பண்ணையைப் பெறுமுன் முதலில் விவசாயத் தொழிலாளிகளாகப் பயிற்சி பெறவும், சிறு பண்ணை முறையை ஓர் ஏணியாகப் பயன்படுத்த அரசாங்கம் எண்ணியது. விவசாயத் தொழிலாளிகளுக்கும், விவசாயிகளின் மக்களுக்கும் நியாயமான வாரத்துக்குச் சிறு பண்ணைகளைக் கவுன்டி மன்றங்களும், கவுன்டி பரோ மன்றங்களும் அளிக்கவேண்டும் என்று அச்சட்டம் ஏற்பாடு செய்தது. விவசாயத்தில் பயிற்சி அற்ற ஒருவன் மாஜி இராணுவத்தினன் என்ற ஒரே காரணத்துக்காகச் சிறு பண்ணையைப் பெறத் தகுதியடையவில்லை. இச் சட்டத்தில் வேறு பல விதிகளும் இருந்தன. தல ஆட்சி மன்றங்களின் இந் நடவடிக்கையை அமைச்சகம் கணிசமான அளவுக்கு மேற்பார்வையும் கட்டுப்பாடும் செய்யும் ஏற்பாட்டையும் அச் சட்டம் செய்தது.

பிரிட்டனில் உற்பத்தியான ஆட்டிறைச்சி, மாட்டிறைச்சியில் பெரும்பகுதி ஸ்காட்லந்து, வேல்ஸ், வட இங்கிலாந்துப் பிரதேசங்களிலிருந்த மலைப்பாங்கான மேட்டு நிலங்களிலிருந்து கிடைத்தது. கோடைகாலத்தில் இம் மேட்டு நிலங்களில் ஆடு மாடுகளுக்கு நிறையப் புல் (பெரும்பாலும் முரட்டுப் புல்) கிடைத்தது. இலையுதிர்காலத்தில் அவற்றைக் கீழே கொண்டுவந்து கடும் பனிக் காலத்தில் பனியிலிருந்து பாதுகாப்பான இடங்களில் மந்தைகளைச் சேர்த்துவைப்பர் அல்லது கொட்டகைகளில் வைத்திருப்பர். (இம் மலைப் பசுக்கள் தம் கன்றுகளுக்குத் தேவையான அளவே பால் கொடுப்பதால் அவற்றைக் கறக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டியதில்லை.) ஆடுகள் வருடமுழுவதும் திறந்த வெளியிலேயே இருந்தன. வசந்த காலத்தில் தம் குட்டிகளுக்கு நிறையப் பால் தருமாறு பனிக் காலத்தில் பெண் ஆடுகளுக்குத் தேவையான மேய்ச்சலுக்கு ஏற்பாடு செய்வது மலை மேய்ச்சலின் ஒரு பிரச்சினையாகும்.

பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டில் மலை மேய்ச்சல் திருப்திகரமாக நடந்தது. ஆனால், இருபதாம் நூற்றுண்டில் அது நலியலாயிற்று. மேய்ச்சல் நிலங்களின் வளம் குறைந்துவிட்டது. தேர்ச்சிபெற்ற ஆட்டிடையர்கள் போதுமான அளவு இல்லை. கடுமையான பனிக் காலங்களில் சூல்கொண்ட பெண் ஆடுகளின் சாவு அதிகமாயிற்று. 1939-45 போரின்போது மலை மேய்ச்சலின் நலிவைத் தடுக்கவேண்டியது முக்கியம் என்பதை அரசாங்கம் உணர்ந்தது. ஒவ்வொரு

பெண் மலையாட்டுக்கும் அரசாங்கம் மானியம் அளித்ததால் அத் தொழில் தொடர்ந்து நடந்தது. ஆனால் இவ் வுதவியால் மட்டும் அதைச் செழிப்பாக நடத்த முடியவில்லை. அப்போதைக்கு இந்தத் தற்காலிக உதவியைத்தான் செய்ய முடிந்தது. போர் முடிந்ததும் மலை மேய்ச்சலைப்பற்றி நெடுங்காலக் கொள்கை ஒன்றை அமைக்க அரசாங்கம் முடிவு செய்தது.

1946-ல் அரசாங்கம் மலைமேய்ச்சல் சட்டம் (Hill Farming Act) ஒன்றைக் கொண்டுவந்தது. அதன்படி இத்தொழிலின் புனர மைப்புக்காக அங்கீகரிக்கப்பட்ட திட்டங்களுக்கு ஆகும் செலவில் பாதியை மானியமாக அரசாங்கம் தந்தது. அத் தொழிலுக்கு ஏற்ற பண்ணைக் கட்டடங்கள், இடையர்களுக்குக் குடிசைகள், வேலிகள், பனிக்காலக் கொட்டகைகள், சாலைகள், வடிகால் வசதிகள் ஆகிய வற்றை அமைப்பது, காட்டுப் புதர்களை வெட்டுவது, பனிக் காற்றிலி ருந்து பாதுகாக்க மரங்களை நடுவது ஆகியவை இத் திட்டங்களின் அம்சங்கள். இவ் அம்சங்கள் அத்திட்டங்களில் முக்கியமானவையாக இருக்கலாம் அல்லது முக்கியமற்றவையாக இருக்கலாம். ஆனால், இவையன்றி, மிகவும் அவசியமானது புல்லின் தரத்தை உயர்த்துவது. எருவிட்டும், தரம் குறைந்த புல்வெளிகளை உழுது மறுபடி விதை யிட்டும் புல்வெளிகளை அபிவிருத்தி செய்ய மலைப் பண்ணைக்காரர்கள் முயல வேண்டும். இம் முறைகளைக் கையாண்டால் முன்னைவிட மிக அதிகமான ஆடு மாடுகளை ஒவ்வொரு மேய்ச்சல் பரப்பிலும் வளர்க்க முடியும் (அவற்றின் எண்ணிக்கையை ஐந்து, ஆறு மடங்குகூட அதிகரிக்கலாம்.) கன்றுகளும் ஆட்டுக் குட்டிகளும் திடமாக இருக்கும். நாளடைவில் உள்நாட்டு இறைச்சி உற்பத்தி பெருகும்.

1946ஆம் ஆண்டின் மலை மேய்ச்சல் சட்டம் பரீட்சார்த்தத் திட்டமாகக் கருதப்பட்டது. சில ஆண்டுகள் கழித்ததும் அதை அரசாங்கம் மறு பரிசீலனை செய்யும் எனக் குறிப்பிடப்பட்டது. அது வெற்றியுடன் செயலாற்றப்பட்டதால் 1956-ல் மற்றொரு சட்டப்படி மேலும் ஏழு ஆண்டுகளுக்கு இப் புனரமைப்புத் திட்டங்களைச் சமர்ப்பிக்கவும், அபிவிருத்தி மானியங்களுக்கு மேலும் அதிகப் பணம் தரவும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது.

பிரிட்டனின் நவீன விவசாய அமைப்பின் முக்கியமானதும் மிகவும் உபயோகமானதுமான மற்றோர் அம்சம் விற்பனை முறைகளின் வளர்ச்சியாகும். இதில் அதிகாரபூர்வமானவை, தன்னிச்சையாக ஏற்பட்டவை இரண்டும் இருந்தன. 1931லேயே விவசாயப் பொருள் விற்பனைச் சட்டம் (Agricultural Marketing Act) ஒன்று இயற்றப் பட்டது. 1933-ல் பால் விற்பனைக் கழகம் ஒன்று அமைக்கப்பட்டது.

ஓரிரு ஆண்டுகளிலேயே நாட்டில் உற்பத்தியான பாலின் விற்பனையில் பெரும் பகுதியை இது செய்தது. பாலைச் சேகரித்து விற்பதோடு இக் கழகத்தின் பணி முடிந்துவிட வில்லை. பால் பண்ணைத் துப்புரவை இது அபிவிருத்தி செய்தது. இதன் விளைவாகப் கிருமிகள் நிறைந்து, மக்களது ஆரோக்கியத்துக்குக் கேடு விளைவிக்குமாறு பால் உற்பத்தியான நிலைமை மாறியது. பாலின் தேவை மிகவும் பெருகியது; அதே சமயம் உற்பத்தியும் மிகவும் பெருகியது. போருக்குமுன் அமைக்கப் பட்டிருந்த உருளைக் கிழங்கு விற்பனைக் கழகம் (Potato Marketing Board) 1954-ல் புதுப் பிக்கப்பட்டது. 1955ஆம் ஆண்டின் உருளைப் பயிரின் விற்பனையை மேற்பார்வை செய்ய இதனால் முடிந்தது. 1957-ல் முட்டை விற்பனைக் கழகம் ஒன்று தோன்றியது. பெரிய கோழி வாத்துப் பண்ணை வைத்திருந்தோரின் முட்டைஉற்பத்தியை இது பெற்று முட்டைகளைத் தரம் பிரித்து முத்திரையிட்டு விற்றது. சிறு பண்ணைக்காரர்கள் தம் முட்டை உற்பத்தியைத் தாமே விற்க அனுமதிக்கப் பட்டனர். வேறு சில விவசாயப் பொருள்களின் விற்பனையும் கட்டுப்படுத்தப்பட்டது. 1957-ல் பன்றித் தொழில் வளர்ச்சிக் கழகம் (Pig Industry Development Board) ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. பன்றி இறைச்சி, (pork), பதப்படுத்திய பன்றியின் முதுகு, விலா இறைச்சி (bacon), தொடை இறைச்சி (ham) ஆகியவற்றின் உற்பத்தியை ஊக்குவித்து நாளடைவில் அவற்றின் விற்பனையை மேற்கொள்ள இது அமைக்கப் பட்டது.

அரசாங்க விற்பனைத் திட்டங்கள் மட்டுமன்றிப் பொதுமக்கள் தன்னிச்சையாகத் தொடங்கியவையும் விவசாயப் பொருள்களின் விற்பனையை அபிவிருத்தி செய்தன. 1925க்குப் பின்னர் விவசாயிகளின் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் பல தோன்றின. (இவையும் 27ஆம் அதிகாரத்தில் விவரிக்கப்பட்டுள்ள கூட்டுறவுப் பண்ணை முறையும் ஒன்றல்ல). தமக்குத் தேவையான பொருள்களை வாங்கவும் தம் உற்பத்தியை விற்கவும் விவசாயிகள் கூட்டுறவுச் சங்கங்களை நிறுவினர். சில சமயம் அவை பிராந்தியச் சங்கங்களாகவும் சில சமயம் கவுன்டி முழுவதற்குமாகக்கூட நிறுவப்பட்டன. இச் சங்கங்களில் சில பன்றியிறைச்சி, உரோமம், பால், முட்டை போன்ற சில வகைப் பொருள்களை மட்டும் விற்றன. உறுப்பினர்கள் சங்கத்துடன் செய்த வாணிபத்தின் விகிதத்தில் சங்கத்தின் இலாபத்தை அவர்கள் பங்கிட்டுக் கொண்டார்கள். அரசாங்கம் பல விற்பனைக் கழகங்களை அமைத்ததும் இக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் அவற்றோடு இணைந்து பணியாற்ற வேண்டியிருந்தது. அத்தகைய விஸ்தாரமான தேசீயக் கழகங்கள் தோன்றுவதற்கு இத் தனியார் முயற்சிகள் வித்தாக இருந்தன என்றும் கருதலாம்.

விவசாயத்தில் கடந்த நூறு ஆண்டுகளில் இருந்த மிக்க ஏற்றத் தாழ்வுகள், நிலம் தனியார் உடைமையாகத்தான் இருக்க வேண்டுமா என்ற பிரச்சினையை ஆராய மக்களைத் தூண்டியது. இன்றைய நில உடைமை முறை உள்ள வரையில் விவசாயம் செழிப்பாக இராது என்றும் இன்றைய முதலாளிகளுக்கு நூறு ஆண்டுக்கு முன்னிருந்த நில முதலாளிக்கு இருந்தாற் போல விவசாய அறிவும் விவசாயத்தில் அக்கறையும் இல்லை என்றும் அவர்கள் வெறும் வாரம் பெறுபவரே (mere rent receivers) என்றும் சில சமயம் கூறப்படுகிறது.[1] இக் கூற்று எல்லா முதலாளிகளுக்கும் பொருந்தாது. தொழிற்கட்சி உறுப்பினர்கள் சிலர் விவசாயத்தை அரசாங்கமே மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கூறிவந்தபோதும்[2] தொழிற்கட்சி அரசாங்கமே இயற்றிய 1947ஆம் ஆண்டின் விவசாயச் சட்டம் இக் கொள்கையைப் பின்பற்றவில்லை. ஆனால் நில உடைமை தனியார் வசம் இருந்தபோதும் நிலம் பயிரிடுபவர் தம் இஷ்டப்படி அதை உபயோகிக்க அல்லது துஷ் பிரயோகம் செய்ய அரசாங்கம் அனுமதிக்கவில்லை. தனியார் உரிமை நாட்டு நலனுக்கு உட்பட்டு நடக்க வேண்டியதாயிற்று; நிலத்தைப் பயன்படுத்துவது அரசாங்கக் கட்டுப்பாட்டுக்கு உட்பட்டது.

திறன் குறைந்த விவசாயியை அவனது நிலத்தினின்று வெளியேற்றுவது பற்றி அபிப்பிராய பேதம் இருந்தது. அதைப் பலர் தீவிரமாக எதிர்த்தனர். நாளடைவில் இவ்வாறு விவசாயிகளை விலக்குவது மிகவும் குறைந்தது. (இதுவரை கவுன்டி விவசாயக் கமிட்டிகள் மூலம் பிரயோகிக்கப்பட்ட) மேற்பார்வை மற்றும் வெளியேற்றுதல் பற்றிய அரசாங்க உரிமைகளை 1958-ன் விவசாய மசோதா நீக்கியது. திறனற்ற விவசாயி நஷ்டமடைந்து தானே பண்ணையை விட்டு நீங்குவானாதலின் இவ்வுரிமைகள் தேவையற்றவையாகக் கருதப்பட்டன.

[1] பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் நாட்டுப்புற நிலக்கிழார் வெறும் வாரம் வாங்குபவரல்ல. அவர்கள் தேர்ந்த விவசாயிகள்; பண்ணை நிர்வாகத்தில் விற்பன்னர்கள். தம் வருமானத்தின் பெரும் பகுதியைப் பண்ணை அபிவிருத்தியில் செலவழித்தனர். குத்தகைக்காரர்களுடன்கூட, ஏன், தொழிலாளர்களுடன் சுமுகமான நேரிடையான பரிச்சயம் கொண்டிருந்தனர். இதனால் விவசாயத்தின் வெற்றிக்கு நிச்சயமாக வழி உண்டாயிற்று.

[2] விவசாயத்தை அரசாங்கம் மேற்கொள்வதன் நன்மை தீமைகளை இங்கு ஆராய்வதற்கில்லை. சுருக்கமாகச் சொன்னால், அரசாங்க அதிகாரிகள் விவசாயத்தை நிர்வகித்தால் அது குட்டிச்சுவராகும் என்று அதை எதிர்ப்பவர்கள் கூறுகின்றனர்: அரசாங்க ஆதிக்கத்தில் இரு உலகப் போர்க் காலங்களிலும் விவசாயம் செழித்து நடந்ததை அதை ஆதரிப்பவர்கள் சுட்டிக்காட்டுகின்றனர்.

24. 1688-9 புரட்சிக்குப் பின் அரசாங்கத்தின் நிதிநிலைமை

(National Finance Since the Revolution of 1688-9)

சந்தேகமற்றவாறு பாராளுமன்றத்தின் ஆதிக்கம் ஏற்பட்டது தான் இங்கிலாந்தின் அரசியல் வரலாற்றில் 1688-9 ஆம் ஆண்டுப் புரட்சியின் முக்கியமான அம்சமாகும். ஸ்டுவர்ட் ஆட்சியில் அரசு (crown), பாராளுமன்றம் இவ்விரண்டில் எதன் ஆதிக்கம் மேலானது என்ற அரசியலமைப்புத் தகராறு பிரதானமாக விளங்கியது. அதில் பாராளுமன்றம் வெற்றி கண்டது. அரசனது சிறப்புரிமையை (Prerogative) விட இனிச் சட்டத்தின் சக்தி அதிகமாயிற்று. இதன் விளைவாக அரசாங்க நிதியமைப்பில் பல முக்கிய மாறுதல்கள் தோன்றின.

முந்திய ஆண்டுகளில் பாராளுமன்றம் விசேஷ மானியங்கள் அளிப்பதில் கஞ்சத்தனமாக நடந்துகொண்டதற்கு எல்லாம் நாட்டுத் தேவைகளை அது உணராதது காரணமல்ல. அரசனுடைய கொள்கைகளைப் பாராளுமன்றம் ஒப்புக்கொள்ளாமலிருக்கலாம். அல்லது தனக்குப் பிடிக்காத ஒரு மந்திரியை நீக்கவேண்டுமென அது விரும்பலாம். அரசனுக்குப் பணம் தேவைப்பட்டபோதெல்லாம் அவரைக் கட்டாயப்படுத்தித் தன் நோக்கங்களைக் காமன்ஸ் சபை (House of Commons) நிறைவேற்றிக்கொள்ளும். 1689 க்குப் பிறகு தன் நோக்கங்களை நிறைவேற்றிக்கொள்ளத் தன் நிதி உரிமையைப் பயன்படுத்தவேண்டிய அவசியம் பாராளுமன்றத்துக்கு இல்லை. மந்திரிகள் பாராளுமன்றத்துக்குப் பொறுப்பானவர்கள் என்ற கொள்கை திடமாக ஏற்பட்ட பிறகு நாட்டு நலனுக்கும் பாதுகாப்புக்கும் தேவையான பணத்துக்கும் காமன்ஸ் சபையின் அங்கீகாரத்தை எளிதில் பெற முடிந்தது.

அதுவரை அரசாங்கச் செலவுகள் முழுவதற்கும் பணம் எடுக்க வேண்டிய நிதியாக அரசனது வருமானம் கருதப்பட்டது. புரட்சிக்குப்பின் இவ்வழக்கத்தை மாற்றுவதென முடிவாயிற்று. இனி, அரசனது வருவாயும் அரசவையின் செலவுகளும், நாட்டு நிர்வாகத்தின் பொதுச் செலவுகளும் தனித்தனியாகப் பிரிக்கப்பட்டன. அரசனது செலவுகளுக்குத் தனியாக ஆண்டுக்கு இவ்வளவு என ஒரு தொகை நிர்ணயிக்கப்பட்டது. அதற்கு 'சிவில் லிஸ்டு' (Civil List) என்று பெயர். அரசருக்கு, அவர் வாழ்நாள் முழுவதற்குமாக, அவர் ஆட்சியின் தொடக்கத்தில் அத் தொகையைச் செலவிடப் பாராளுமன்றம் அங்கீகாரம் அளிக்கும். நாட்டு நிர்வாகச் செலவுகளுக்கு 'சப்ளை வசதிகள்' (Supply services) என்று பெயர். இச் செலவுகளுக்குத் தேவைப்பட்டபோதெல்லாம் அவ்வப்போது பாராளுமன்றம் அங்கீகாரமளித்தது. அதற்கான அனுமதி சில வருடங்களில் ஆண்டுக்கொருமுறை அளிக்கப்பட்டது.[1] முடியாட்சி மீண்டதும் சப்ளை தொகையைப் பலவகைச் செலவுகளுக்கு ஒதுக்கீடு செய்யும் முறை ஏற்பட்டது; ஒரு காரணத்துக்காக ஒதுக்கிய தொகையை மற்றொன்றுக்குச் செலவு செய்வது சட்டவிரோதமாயிற்று. அரசாங்கக் கணக்குகளைத் தணிக்கை செய்ய ஒரு முயற்சி செய்யப்பட்டது; தான் அங்கீகரித்த பணம் சரியாகச் செலவிடப்பட்டுள்ளதா என்பதை அறிய விரும்பிப் பாராளுமன்றம் கேட்டால் அரசாங்கக் கணக்குகளைச் சமர்ப்பிக்க மூன்றாம் வில்லியம் மன்னர் ஒப்புக்கொண்டார். இருந்த போதிலும் பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் இறுதிவரை திருப்திகரமாகவும் தொடர்ந்தும் தணிக்கை ஏற்பாடு எதுவும் செய்யப்படவில்லை.

பிரான்சுடன் நடந்த போரினால் மூன்றாம் வில்லியத்தின் காலத்தில் அரசாங்கச் செலவு உயர்ந்துகொண்டே போயிற்று. அப்போது அரசாங்கத்தின் முக்கிய வருமானம் சுங்கத் தீர்வை (customs duties), ஆயத் தீர்வை (excise duties) ஆகியவையே. 1692-ல் மான்டேகு (Montagu) நேர்முகவரியாகிய நில வரியை விதித்தார். நிலத்தின் வருடாந்திர மதிப்பில் பவுனுக்கு நான்கு ஷில்லிங்காக இது விதிக்கப்பட்டது. இவ் விகிதத்தில் ஆண்டுக்குச் சுமார் 2,000,000 பவுன் கிடைத்தது.

வரியாக வசூலிக்க முடிந்ததைவிட அதிகமாகப் பணம் தேவைப்பட்டது. எனவே அரசாங்கம் மிகுதியைக் கடனாக வாங்கியது. இதற்கு முன்பே அரசர்கள் கடன்கள் வாங்கினர். ஆனால் நேரத்தில் திருப்பித்தரமாட்டார்கள். உண்மையில், அரசனின் பிணைச்சீட்டு

1 இதன் விளைவாகப் பாராளுமன்றம் ஒவ்வோர் ஆண்டும் கூடவேண்டிய அவசியம் உண்டாயிற்று. இது அரசியலமைப்பின் ஒரு முக்கியமான விளைவாகும்.

நல்ல பிணைச்சீட்டாகக் கருதப்படவில்லை. ஆகையால் அரசனுக்குக் கடன் கொடுத்தவர்கள் அதற்கு நிறைய வட்டி வாங்கினர். முன்னரே கூறியபடி பதினேழாம் நூற்றாண்டில் லண்டன் நகரத்தில் பாங்கித் தொழிலை வளர்த்திருந்த பொற்கொல்லர்கள் இரண்டாம் சார்லஸுக்கு நிறையத் தொகையைக் கடனாக அளித்தனர். அவர் கஜானாவிலிருந்து அவர்களுக்குக் கடனைத் திருப்பித் தருவதை 1672-ல் நிறுத்திவிட்டார். அக்கடன்களின் முதல் தொகையோடு அப்போதிருந்து வட்டியும் சேர்க்கப்பட்டது. புரட்சியின்போது அத்தொகை பாக்கியாகவே நின்றது.

புரட்சிக்குப் பின் வாங்கிய கடன்களுக்கும் அதற்கு முந்தியவற்றுக்கும் ஒரு வேறுபாடு இருந்தது. புரட்சிக்குப் பின் வாங்கிய கடன்களுக்குப் பாராளுமன்றத்தின் அங்கீகாரம் இருந்தது. எல்லாக் கடன்களுக்கும் வட்டிக்குப் பாராளுமன்றம் உத்தரவாதம் அளித்தது. புரட்சிக்கு அடுத்த சில ஆண்டுகளில் சிலவகை வரிகளின் பிணைப்பின் பேரில் கடன் வாங்கப்பட்டது. அவ் வரிகள்அக் கடன்களைத் திருப்பவும் வட்டியளிக்கவும் ஒதுக்கப்பட்டன. 1693-ல் சில நிதி வர்த்தகர்களிடமிருந்து 1,200,000 பவுன் கடன் வாங்கப்பட்டது. அவர்களுக்கு ஒரு பாங்கியை அமைத்துக்கொள்ளப் பட்டயம் வழங்கப்பட்டது. அதுதான் இங்கிலாந்து பாங்கி (Bank of England). அக்கடனுக்கு 8 சதவிகித வட்டி தருவதாக வாக்களிக்கப்பட்டது. முதல் தொகை திருப்பித் தருவதுபற்றி வாக்கு ஒன்றும் அளிக்கப்படவில்லை. இதுதான் நிதிக் கடனின் (funded debt) தொடக்கம் ஆகும்.[1] ஒன்றன்பின் ஒன்றாக இத்தகைய பல கடன்கள் வாங்கப்

1 திருப்பித்தரும் காலம் நிர்ணயிக்கப்படாத கடன் நிதிக்கடன் ஆகும். அரசாங்கம் விரும்பும்போதுதான் இக் கடன் திருப்பித்தரப்படும்; கடன் கொடுத்தவன் கேட்கும்போது அல்ல. நிதிக் கடன்களின் பெரும்பகுதி கான்ஸல்களாக (consols) உள்ளது. இதன் வட்டி தொகு நிதியிலிருந்து (Consolidated Fund) அளிக்கப்படவேண்டிய ஒரு பொறுப்பாகும் (அதனால்தான் அதற்கு நிதிக்கடன் என்று பெயர்). கான்ஸல் பத்திரம் வைத்திருப்பவர் அதைப் பணமாக்க விரும்பினால் அதை அங்காடி விலைக்குப் பங்கு மார்க்கெட்டில் ஒரு தரகர் மூலம் விற்கலாம். இவ் விவகாரத்தில் அரசாங்கத்துக்கு அக்கறை ஏதும் இல்லை. கான்சல் பத்திரதாரரின் பெயர்களைப் பதிவு செய்துள்ள புத்தகத்தில் பெயரை மாற்றுவது மட்டுமே அதன் வேலையாகும். பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் அரசாங்கக் கடன் 1000 மிலியன் பவுனுக்குக் குறைவாகவே இருந்தது. அதில் பெரும் பகுதி நிதிக்கடன்.

நிதிக் கடனல்லாதவற்றைச் (unfunded debts) சில சமயம் சிறுகாலக் கடன்கள் (floating debts) என அழைக்கின்றனர். அவை குறிப்பிட்ட காலத்துக்குள் திருப்பித் தரவேண்டிய தாற்காலிகக் கடன்கள். சிறு காலங்களுக்கு (சாதாரணமாக மூன்று மாதங்களுக்கு) வழங்கப்பெற்ற கருவூல உண்டியல்கள் (Treasury Bills) தான் நிதிக்கடனல்லாதவற்றுள் பெரும்பகுதியாகப் பல ஆண்டுகளாக இருந்தன. அடுத்து வந்த வரி வருமானங்களினின்று இவ்வுண்டியற் கடன்கள் திருப்பித்தரப்பட்டன. அரசாங்கத்தின் செலவுகள் ஆண்டு முழுதும் ஒரே சீராகச் செய்யப்படுகின்றன. ஆனால் வரி வருவாயின் பெரும் பகுதி ஆண்டின் இறுதியில்தான் கிடைக்கிறது. இதனால் ஆண்டின் தொடக்கத்தில் வெளியிடப்பட்ட கருவூல உண்டியல்களுக்குப் பதில் அவற்றின் தவணைக் காலம் வந்ததும் வேறு உண்டியல்கள் வெளியிடப்பட

பட்டன. 1697-ல் பிரான்சுடன் நடந்த போர் முடிந்தபோது தேசியக் கடன் 21,000,000 பவுணுக இருந்தது. ஆட்சிக் காலத்தின் (the reign) இறுதியில் இது 16,000,000 பவுணுகக் குறைந்தது. அநேகமாக ஆன் அரசியின் (Queen Anne) ஆட்சிக் காலம் முழுமையும் நடந்த ஸ்பானிய வாரிசுப் போர் காரணமாக அது 54,000,000 பவுணுக உயர்ந்தது.

முதலாம் ஜார்ஜ் காலத்தில் இருந்த விக் அரசியலாருக்கு இவ்வளவு பெரிய கடன் சுமை மிகவும் கவலையை விளைவித்தது ; இக் கடனைத் திருப்பித் தந்தாலொழிய நாட்டில் உண்மைச் சுபிட்சம் நிலவமுடியாது என அவர்கள் எண்ணினர். இக் கடன் பல சமயங்களில் எண்ணற்றவர்களிடமிருந்து ஐந்து முதல் எட்டுச் சதவிகிதம் வரை மாறுபட்ட வட்டிக்கு வாங்கப்பட்டது. கடன் முதலைத் திருப்பித் தரவேண்டிய உடனடியான பொறுப்பு அரசாங்கத்துக்கு இல்லை. ஆனுல் வட்டியைச் செலுத்துவதிலே அரசாங்க வருமானத்தில் கணிசமான பகுதி விரயமாயிற்று. 1711-ல் தென்கடல் கம்பெனி (South Sea Company) அமைக்கப்பட்டது. யுட்ரெக்ட் உடன்படிக்கைப்படி இங்கிலாந்து பெற்ற வாணிப உரிமைகளை அது பெற்றது. அது தன் வாணிப விவகாரங்களைப் பெருக்க எண்ணியது. தனக்கு இங்கிலாந்தின் வெளிநாட்டு வாணிபம் முழுவதையும் முற்றுரிமையாக அளித்

வேண்டும். ஆனுல் ஆண்டு முடியும் தருவாயில் அரசாங்கத்திடம் இவற்றைத் திருப்பத் தேவையான பணம் சேர்ந்துவிடும். ஆண்டு இறுதியில் மிஞ்சி நிற்கும் கருவூல உண்டியல்களின் அளவு மிகக் குறைவாக இருக்கும்.

சம்பாதிக்கும்போதே வரி கட்டுதல் (Pay as you earn) முறை அமலுக்குவந்த பின் நிதி ஆண்டு முழுதும் ஒரே சீராக வேலையிலமர்ந்துள்ள மக்களது வருமான வரி அரசாங்கத்துக்குக் கிடைக்கிறது. இதனுல் ஓரளவுக்கு கருவூல உண்டியல்களின் தேவை குறையும் என்று நினைக்கலாம். ஆனுல் உண்மையில் கருவூல உண்டியல்கள் தொடர்ந்து பெரும் அளவுக்கு வெளியிடப்படுகின்றன. அவற்றின் தவணைக் காலம் வந்ததும் அவற்றின் தொகையைத் தந்து அவற்றைக் குறைத்துவிடுவதைவிட, அதற்காகப் புது உண்டியல்கள் வெளியிடுவதும் இயல்பாகிவிட்டது.

இருபதாம் நூற்றுண்டில் இரண்டு மகா யுத்தங்களின்போதும் அவற்றின் பின்னும் மிகவும் பெருகிய அரசாங்கக் கடனில் பெரும்பகுதி நிதிக்கடனல்லாதவையே. திருப்பித்தருமநாளைக் குறித்துக் கடன் பத்திரங்கள் வெளியிடப்பட்டன. பெரிய அளவில் கடன் பத்திரங்களை வாங்கமுடியாத சிறு சேமிப்பாளர்களுக்குச் சேமிப்புப் பத்திரங்கள் (Savings Certificates), தேசியப் போர்க்கால பாண்டுகள் (National War Bonds), பாதுகாப்புப் பாண்டுகள் (Defence Bonds) போன்ற பல வகைப் பத்திரங்கள் விற்கப்பட்டன. இவற்றுக்கும் பிற கடன் பத்திரங்களுக்கும் இருந்த வித்தியாசம் சிறு சேமிப்புப் பத்திரங்களுக்கு எந்தச் சமயத்திலும் பணம் திருப்பித் தரப்படும் என்பதுதான் ; அநேகமாகக் கேட்டவுடன் பணம் கிடைத்துவிடும்.

நிதிக்கடன்களுக்கும் அல்லாதவற்றிற்கும் உண்மையில் இருந்த வித்தியாசம் மேற்கூறியதுதான். ஆனுல், சிலர் தவணை நாள் குறிப்பிடப்பட்ட நெடுங்காலக் கடன்களையும் நிதிக் கடன்களாகக் கருதுகின்றனர். கருவூல உண்டியல்களையும் ஓர் ஆண்டில் அல்லது அதற்குள் திருப்பித்தரப்படும் கடன்களையும் மட்டும் நிதிக் கடனல்லாதவையாகக் கருதுகின்றனர். அரசாங்க விவர அறிக்கைகளில் தவணை குறித்த கடன்கள் நிதிக்கடனல்லாதவற்றில்தான் சேர்க்கப்படுகின்றன. 1956 முடிவில் மொத்த உள்நாட்டுக் கடன் சுமார் 27,000,000,000 பவுன். அதில் நிதிக்கடன் 4,000,000,000 பவுனுக்குக் குறைவே.

தால் அதற்கு ஈடாக அரசாங்கக் கடன்கள் அனைத்தையும் தானே மேற்கொள்ளுவதாக அது கூறியது. தனக்கு ஐந்து சதவிகித வட்டி போதுமென்றும் 1727 க்குப்பின் நான்கு சதவிகிதமே போதுமென்றும் கூறியது. அரசாங்கத்துக்கு அப்போது கடன் கொடுத்திருந்தவர்களுக்குக் கடன் பத்திரங்களுக்குப் பதிலாகத் தன் பங்குகளை அளிப்பதென்றும் அதை ஏற்க மறுப்பவர்களுக்குப் பணத்தைத் திருப்பித் தந்து விடுவதென்றும் இதற்காகத் தான் அரசாங்கத்துக்கு 7 500 000 பவுன் அளிப்பதாகவும் அது யோசனை கூறியது. இன்று கடன் மாற்றுதல் (Conv r i i loan) என்று அழைக்கப்படுவதுதான் இந்தத் திட்டம். ஆண்டுதோறும் செலுத்தவேண்டிய வட்டித்தொகை மிச்சப்படுவதுதான் உடனடியாக அரசாங்கம் பெற்ற நன்மை. இதனால் ஆண்டுதோறும் சுமார் ஒரு மிலியன் பவுன் மிச்சமாகும் என நம்பப்பட்டது. அரசாங்கத்தின் கடன்காரர்கள் கம்பெனிதரக்கூடிய அதிகமான இலாப ஈவைப் பெறுவர். மேலும் வாணிப உரிமையைப் பெற்றதால் கம்பெனியின் இலாபம் பெருகும்.

அதுவரை இவ் விவகாரத்தில் கெட்ட அம்சம் ஒன்றுமில்லை. ஆனால் உண்மையில் கம்பெனி எதிர்பார்த்த அளவு இலாபம் கிடைத்திருக்காது. எனினும் பெரிய இலாபம் பெறுவோம் என்ற ஆர்வம் மக்களிடையே அதிகரித்தது. தென்கடல் கம்பெனியின் 100 பவுன் பங்கின் விலை 1000 பவுனுக்குமவரை அதன் மதிப்பு மார்க்கெட்டில் உயர்ந்தது. மக்களது ஆர்வத்தைக் கண்ட மோசடிக்கார நிதிவணிகர்கள் இது போன்ற ஆனால் நிச்சயம் மோசடியான வேறு கம்பெனிகளை நிறுவினர். இவை அரசாங்கப் பட்டயங்கள் பெறவில்லை. ஆகவே இவை சட்ட விரோதமானவை. தென்கடல் கம்பெனி இவற்றில் சிலவற்றின்மீது வழக்குத் தொடர்ந்தது. குமிழிபோல பெருத்த இவ் விவகாரம் வெடித்தது. இக் கம்பெனிகளின் பங்குகள் மதிப்பிழந்தன. இவற்றைத் துவக்கியவர்கள் மறைந்தனர். இவற்றில் முதலிட்டவர் பாழாயினர். இந்தப் பொது வீழ்ச்சியில் தென்கடல் கம்பெனிகூடப் பாதிக்கப்பட்டது. மிகக் குறைந்த காலத்தில் அதன் பங்குகளின் விலை 1000 பவுனுக்கு மேலிருந்து 175 பவுனுக்கு வீழ்ந்தது. பலர் பெரு நஷ்டமடைந்தனர். மக்களது நம்பிக்கை ஆட்டம் கண்டது. பழைய நிலை திரும்பச் சில நாளாயிற்று. இந்நிகழ்ச்சியின் மோசமான விளைவு இதுதான் எனலாம். முடிவில் தேசீயக்கடன்களை அரசாங்கமே மீண்டும் மேற்கொண்டது. தென்கடல் கம்பெனி தன்பழைய வாணிப விவகாரங்களில் மட்டும் ஈடுபடலாயிற்று.

தேசீயக் கடனைத் திருப்பித் தருவதற்காக ஆண்டுக்கு ஒரு மிலியன் பவுன் போட்டு ஒரு கடன் தீர்க்கும் நிதியை (Sinking fund) சர் ராபர்ட் வால்போல் (Sir Robert Walpole) நிறுவினர். தாம் பதவியி

லிருந்த காலம் முழுதும் இதைச் செய்திருந்தாரானல் கடனில் பாதியாவது ஒழிந்துபோயிருக்கும். ஆனல் கடனைத் திருப்புவது உற்சாகமாக நடக்கவில்லை. அதை அனைவரும் விரும்பவும் இல்லை. அரசாங்கச் செலவைக் குறைக்கும் ஆர்வத்தில் வால்போல் கடன் தீர்க்கும் நிதியிலிருந்து மீண்டும் மீண்டும் பணத்தை எடுத்து உபயோகித்தார். அப்படியிருந்தும் தம் இருபதாண்டுப் பதவிக் காலத்தில் நான்கு அல்லது ஐந்து மிலியன் பவுன் கடனை அவர் குறைத்திருந்தார். அவர் பதவியிலிருந்து விலகும்போது மொத்தக் கடன் சுமார் 47,000,000 பவுனுக இருந்தது.

நிதி, வாணிபம் ஆகிய விஷயங்களில் வால்போலின் பெருமை நன்கு புலப்பட்டது. ஒரு நாட்டின் வாணிபம் வளர்ந்தால் நிச்சயமாக அதன் செல்வம் பெருகும் என்பதை அவர் உணர்ந்திருந்தார், நூற்றுக்கணக்கான இறக்குமதி ஏற்றுமதிகள்மீது விதிக்கப்பட்டிருந்த வரிகள் இவ்வாணிபத்தைப் பெருகவொட்டாமல் தடுத்தன. அவரைத் தடையிலா வாணிபக் கொள்கையைச் சேர்ந்தவராகக் கருதுவது காலத்துக்கு முரணுன கருத்தாகும். (The Wealth of Nations நூல் தோன்றுவதற்கு அரை நூற்றுண்டுக்கு முன்னர் அவர் பதவிவகித்தார்.) இருந்தபோதிலும் அவர் உள்ளத்தில் அக்கருத்துதான் நிலவியது எனலாம். அப்போதிருந்த முறைதான் நாட்டுநலனுக்கு மிக அவசியமானது என்று வணிக வர்க்கத்தினர் கருதிய காலத்தில் சுங்கங்களை அறவே ஒழித்துத் தடையிலா வாணிப முறையை ஏற்படுத்தத் துணியக் கூடியவரல்லர் அவர். தடையிலா வாணிபம்பற்றி அவர் ஏதாவது நினைத்திருக்கக் கூடுமாயின் அது அடையமுடியாத ஓர் இலட்சியம் என்றுதான் அவர் எண்ணியிருப்பார். அக் குறிக்கோளை நோக்கிக் காலத்துக்குக் காலம் சிறிது சிறிதாக முன்னேறுவதைவிட அதிகமாக வேறு ஏதுவும் செய்யமுடியாது என்று நினைத்திருப்பார். பலபொருள்களின் சுங்கங்களை அகற்றி, வேறு பலவற்றின் சுங்கங்களை அவர் குறைத்தார். சில பொருள்களின் சுங்கத்தைக் குறைத்தால் அதன் விற்பனை மிகவும் பெருகுவதால் அதிகமான சுங்கவிகிதத்தைவிடக் குறைந்த சுங்க விகிதத்தில் அதிகமாக வருமானம் கிடைக்கக்கூடும் என்பதை அவர் உணர்ந்திருந்தார். அப்படி யில்லாவிடினும் வரி குறைந்ததால் வியாபாரம் பெருகி, செல்வம் வளர்ந்து, நாளடைவில் அரசாங்க வருமானம் அதிகமாகும் என்று அவர் எண்ணினர்

1724–ல் தேயிலைக்கும் காப்பிக்கும் அலர் சுங்கக் கிடங்குகளை (Bonded Warehouses) நிறுவினர். இப் பொருள்களை இறக்குமதி செய்தவர்களுக்கு இவை மிக வசதியாக இருந்தன. அதுவரை தேயிலை, காப்பி ஆகியவற்றின் சுங்கவரியை இறக்குமதியானவுடனே

வியாபாரிகள கட்டிவிட்வேணடும அவறறை விறறு அவ வரித தொகையை வாஙகுவோரிடமிருநது வசூலிககப பல மாதஙகள செலல லாம எனவே இறககுமதியாளாகளது மூலதனம நிறைய இதில அடைபட்டுக கிடநதது புதுமுறையினபடி கபபலிலிருநது இறககிய சரககுகளைச சுஙகக கிடஙகில வைததிருபபா சிலலறை விறபனைக காகத தேவைபபடுமவரை அவை அஙகு இருககும கிடஙகிலிருநது தேவையானபோதெலலாம சிறிது சிறிதாகச சரககுகளை அவாகள எடுததுக கொளளலாம அவவபபோது எடுததுககொணட சரககு களுககுமட்டும சுஙகம செலுததினால போதும இநதத திட்டம மிக நனருக நடநதது எனவே வாலபோல புகையிலைககும மது வகை களுககுமகூட இதை விஸதரிகக (1733 ல) எணணினா துரதிருஷட வசமாக இக கருததைக கொணடிருநத மசோதா ஆயத தீரவை மசோதா (Excise Bill) எனறு அழைககபபட்டது ஆயததீரவை எனருலே மககளுககு வெறுபபு ஏறபட்டிருநதது அதனல அம மசோதாவின நோககததை மககள தவருகக கூறினா தவருகப புரிநது கொணடனா அதறகு மிகவும எதிாபபு இருநததால அது கைவிடபபட்டது

வாலபோல அரசாஙகச செலவைச சிககனபபடுததினா மறைமுக வரிகளைச சீாதிருததினா நிலவரி விகிததததைப பவுனுககு நானகு ஷிலலிஙகிலிருநது மூனறுமுறை ஒவவொரு ஷிலலிங குறைததுப பவுனுககு ஒரு ஷிலலிஙகாக மாறறினா ஆயததீரவை மசோதாவைச சட்டமாககமுடியாதுபோனதால மிகுதியிருநத ஒரு ஷிலலிஙகையும நீககி அவவரியை ஒழிகக அவரால இயலவிலலை

பதினெட்டாம நூறருணடின மததியில போா நடநத காலததில இக கடன மேலும அதிகரிததது 1748 ல ஆசசின உடனபடிககைக குப (Peace of Aachen) பின இககடன 78 000 000 பவுனுக இருநதது ஆனல நாட்டின வளம மிகவும பெருகியிருநததால இக கடனகள பலவறறை மூனறரை சதவிகித வட்டிகொணட ஒரே கடனுக ஹெனறி பெலஹம (Hrnry Pelham) 1749 ல மாறறினா வட்டிவிகிதம விரைவில மூனறு சதவிகிதமாகக குறைநதது 1756-ல ஏழாணடுப போரின தொடககததில கடன 72 000 000 பவுனுக இருநதது போரின முடிவில அது 160 000 000 பவுன ஆயிறறு இருபது ஆணடுகள கழிதது அமெரிகக விடுதலைப போரின இறுதியில அது பெரும தொகையாகிய 250 000 000 பவுனை எட்டிறறு

1783-ல இளைய பிட (Pitt) பிரதம மநதிரி ஆனபோது அமெரிக கப போரில பெறற தோலவியால நாடு இழநத கியாதியை மீணடும நிலைநிறுததி, நாட்டுவளததை மீணடும பழைய நிலைககுக கொணடு

வரும் பெரும் பொறுப்பை ஏற்ருர். அப்போது அரசாங்கத்தின் நிதி மதிப்பு மிகக் குறைவாக இருந்தது. அரசாங்கப் பத்திரங்கள் ஐம்பத் தேழுக்குமேல் விலைபோகவில்லை. வரிச்சுமை மிக அதிகமாக இருந்தது. கரையோரம் முழுவதும் கள்ளக்கடத்தல் நடந்துவந்தது. பிட் பதவியேற்குமுன் வருடாவருடம் பட்ஜெட்டில் துண்டு விழுந்து வந்தது. அரசாங்க நிதியமைப்பை அடியோடு திருத்தி அமைக்கத் துணிவுகொண்ட அரசியலாளன் ஒருவன்தான் இந் நிலையைச் சீராக்க முடியும். ஆடம் ஸ்மித்தின் கொள்கைகளைப் பின்பற்றிய பிட்டுக்கு இத்தகைய துணிவும் திறமையும் இருந்தது. மெர்க்கண்டலிசக் கோட்பாடுகள் எதிலுமே அவர் நம்பிக்கை வைக்கவில்லை. நாட்டு அபிப்பிராயம் அவற்றை மாற்ற இன்னும் தயாராக இராதபோதிலும் மறைமுக வரிகளைக் கணிசமாகப் பிட் குறைத்தார். எடுத்துக் காட்டாக, தேயிலைச் சுங்கத்தை மதிப்பின் பேரில் (ad valorem) நூற்றுப் பத்தொன்பது சதவிகிதத்திலிருந்து பன்னிரண்டரைச் சதவிகிதமாகக் குறைத்தார். உடனடியாக வருவாய் குறைந்ததில் வியப்பில்லை. வாணிபம் பெருகுவதால் நாட்டின் செல்வம் வளர்ந்து இறுதியில் வருவாய் பெருகும் என்று பிட் எதிர்பார்த்தார். ஆனால் தன் முதல் பட்ஜெட்டுகளில் விழுந்த துண்டுகளைச் சமாளிக்கக் கடன்கள் வாங்கினர். இதற்கு ஒரு புதுமுறையை அவர் புகுத்தினர். அவர் காலத்துக்குமுன் அரசாங்கத்துக்குக் கடன் தேவைப்பட்டபோது மந்திரிகளின் நண்பர்களோடு தனியாகப் பேச்சுவார்த்தைகள் நடத்தி, அவர்கள் மூலம் கடன் வாங்கப்படும். இவ் விவகாரத்தைச் செய்து முடித்தவர்கள் பொதுமக்களிடமிருந்து நிறைய இலாபம் பெற்றனர். லஞ்சம்போல் தோன்றுகிற எதையுமே பிட் வெறுத்தவர். ஆகையால் அரசாங்கக் கடன்களைப் பொது ஏலத்துக்கு விட்டார்.

வண்டிகள், பந்தயக் குதிரைகள், வண்டிக் குதிரைகள் வேலைக்காரர்கள், ஹாட்டுகள் (hat), காகிதம், பொன்னுலும் வெள்ளியாலுமான பாத்திரங்கள், சாளரங்கள் (windows) ஆகியவற்றின்மீது பதினெட்டாம் நூற்ருண்டில் சிறு நேர்முக வரிகள் இருந்தன. வரி அளவர்களால் (surveyors) இவ் வரிகள் மதிப்பிடப்பட்டன. இவற்றுக்கு மதிப்பிட்ட வரிகள் (assessed taxes) என்று பெயர் வந்தது. குடிசைகளுக்குச் சாளர வரியில்லை. மதிப்பிட்ட வரிகள் அனைத்தும் போகப் பொருள்கள் (luxuries) மீதே விதிக்கப்பட்டன. எனவே பணக்காரர்கள்மீது அவ் வரிச்சுமை விழுந்தது. அதுவே அரசாங்கத்தின் நோக்கமுமாகும். 1797-ல் பிரெஞ்சுப் போர் நடந்தபோது பிட் 'மும்மடங்கு மதிப்பீட்டை' (Triple Assessment) விதித்தார். அதன்படி மதிப்பிட்ட வரிகள் முன்னிருந்ததைப்போல் இரண்டிலிருந்து ஐந்து மடங்கு வரை உயர்த்தப்பட்டன. ஒருவன் கட்ட வேண்டிய மொத்த மதிப்பிட்ட வரி அவனது வருமானத்தில் பத்து

சதவிகிதத்துக்கு அதிகமாகக்கூடாது என்று சட்டம் வந்தது. இச் சலுகையைப் பெற விரும்புவோர் தம் வருமானத்தை அறிவிக்க வேண்டும். ஒருவர் தம் வருமானத்தைக் கட்டாயமாக அறிவிக்க வேண்டுமென்பதில்லை. ஆனால், அவ்வாறு செய்தால்தான் வரி குறைக்கவேண்டுமென்ற அவர்களது கோரிக்கை கவனிக்கப்படும். இத்தகைய வருமான அறிவிப்புகளினால் கிடைத்த விவரங்களால் 1798-ல் வருமானவரி ஏற்படுத்த வழி உண்டாயிற்று. (வருமானவரி பின்னால் விவரிக்கப்படுகிறது.)

பொருள்களின் பாகுபாட்டை எளிதாக்கியதாலும் சுங்கக் கிடங்கு முறையை விஸ்தரித்ததாலும் சுங்கவரி வசூலிப்பது சுலபமாயிற்று. இதற்குமுன் இத்தீர்வைகளின் வருமானம் தனித்தனிக் கணக்குகளில் எழுதப்பட்டன; அவற்றில் பல்வேறு வகைச் செலவுகள் பைத்து செய்யப்பட்டன. இம்முறை இப்போது கைவிடப்பட்டது. 1787க்குப் பின் சுங்கவரி உட்பட எல்லா அரசாங்க வருமானமும் ஒரே கணக்கில் வரவு வைக்கப்பட்டன. அது தொகு நிதி (Consolidated Fund) என அழைக்கப்பட்டது. ஒவ்வோர் ஆண்டுக்கும் வரவு செலவுக் கணக்கு தயாரிக்க இனி முடிந்தது. 1785-ல் அரசாங்கக் கணக்கு களைத் தணிக்கை செய்ய ஐந்து கமிஷனர்கள் கொண்ட குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டது.[1]

அரசாங்கக் கடன் சுமையைக் குறைப்பதில் பிட் ஈடுபட்டார். வால்போல் ஏற்படுத்திய கடன் தீர்க்கும் நிதி இன்னமும் இருந்தது. ஆனால் அது எதற்காக ஆரம்பிக்கப்பட்டது என்ற விஷயம் பல ஆண்டுகளாக மறக்கப்பட்டு விட்டது. பல வகைச் செலவுகளுக்கும் அதிலிருந்து பணம் எடுக்கப்பட்டது. எனவே கடனைத் தீர்க்க அதிலிருந்து நிறையப் பணம் கிடைக்கவில்லை. கடன்களைத் தீர்க்க ஒரு புதிய நிதியைப் பிட் நிறுவினார். ஆண்டுதோறும் இதற்காக ஒரு மிலியன் பவுன் ஒதுக்கப்பட்டது. அதைக் கொண்டு அரசாங்கப் பத்திரங்களைக் கமிஷனர்கள் வாங்கினர். ஆனால் இப் பத்திரங்களை உடனே ரத்து செய்யவில்லை. மாறாக அவற்றின் வட்டியை மீண்டும் கமிஷனர்கள் பெற்றனர். நாளடைவில் எல்லாக் கடன் பத்திரங் களும் கமிஷனர்கள் கையில் கிடைத்துவிடும். அப்போது அவை ரத்து செய்யப்படும். இத் திட்டம் கடன்களைத் தீர்த்து விடுவது என்ற அரசாங்கத்தின் உறுதியைக் காட்டியது. அதற்காக அதைப் பாராட்டத்தான் வேண்டும். ஆனால் அதற்கான பணத்தை வரிகளி லிருந்து பெறாமல் மீண்டும் கடனாகப் பெற்றால் இத் திட்டம் நன்கு

[1] *1866-ல் அவர்களுக்குப் பதில் கம்ட்ரோலர் அண்டு ஆடிட்டர் ஜெனரல் (அரசாங்கத் தணிக்கைத் துறைத் தலைவர்)* (Comptroller and Auditor General) *நியமிக்கப்பட்டார்.*

நடக்காது. அமைதிக் காலத்திலோ, போர்க் காலத்திலோ அரசாங்கம் கடன் வாங்க ஆரம்பித்தால் கடன் தீர்க்கும் நிதி உயரும் வேகத்தில் கடனும் அதிகரிக்கும். 1792-ல் அரசாங்கத்தின் மூன்று சதவிகித வட்டி பெறும் கடன் பத்திரங்களின் விலை தொண்ணூற்று ஏழாக உயர்ந்ததிலிருந்து பிட் தமது மந்திரி சபையின் முதல் பத்து ஆண்டுகளில் செய்த நிதிச் சீர்திருத்தங்கள் நல்ல பலனளித்தன என்பது தெரிகிறது.

அதுவரை எண்ணிப் பார்க்காத அளவுக்குப் பிரெஞ்சுப் புரட்சிப் போர்க் காலத்தில் பணம் தேவைப்பட்டது. ஆனாலும் போர் நடந்த முதற் சில ஆண்டுகளில் வரிகள் உயரவில்லை. கடன் தீர்க்கும் நிதி தொடர்ந்து இருந்து வந்தது. அப் போர் தொடர்ந்து பல ஆண்டுகள் நடக்கும் என்று பிட் அப்போது நினைக்கவில்லை. நிறைய வரிச் சுமையை ஏற்றி வளர்ந்து வரும் நாட்டு வளத்தைக் குறைக்க அவர் விரும்பவில்லை. சரியாகப் பார்த்தால், அரசாங்க வருவாயைவிடச் செலவு குறைவாக இருந்த அமைதிக் காலத்தில்தான் கடன் தீர்க்கும் நிதியை வைத்திருப்பது நியாயமாகும். இருந்தாலும் போர் விரைவில் முடிந்துவிடும் என்று பிட் நம்பியதால், அதன் நடைமுறையில் குறுக்கிட அவர் விரும்பவில்லை. முன்கூறிய மதிப்பிட்ட வரிகளுக்குப் பதிலாகப் படிப்படியாக உயரும் வருமான வரியை 1798-ல் அரசாங்கம் விதித்தது. ஆண்டுக்கு அறுபது பவுன் அல்லது அதற்கதிகமான வருமானங்களின்மீது வரி விதிக்கப்பட்டது. குறைந்த வருவாய்களின்மீது பவுனுக்கு இரண்டு பென்னியே விதிக்கப்பட்டபோதும் ஆண்டுக்கு இருநூறு பவுனுக்கு அதிகமான வருமானங்கள்மீது பவுனுக்கு இரண்டு ஷில்லிங்காக வரி உயர்ந்தது. அது நிச்சயமாக ஒரு போர்க்கால வரியாகவே கருதப்பட்டது. அமைதி ஏற்பட்டதும் அது கைவிடப்படும் என்று எண்ணப்பட்டது. பிட் இவ்வரியை இன்னும் முன்னரே விதிக்காதது தவறு என்றும் பலர் கூறினர். அவ்வாறு செய்திருந்தால் நிறையக் கடன் வாங்கவேண்டிய அவசியம் இருந்திராது. ஆனால் அவரைக் குறை கூறுபவர்கள் ஒரு விஷயத்தை மறந்து விடுகிறார்கள். போரின் முதல் கட்டங்களில் பிட்டைப் போலவே நாட்டு மக்களும் போர் நெடுங்காலம் நீடிக்காது என்று எண்ணியிருந்தனர். அவ்வாறிருக்க பெரிய வரிச்சுமையை அவர்கள் ஒப்புக்கொண்டிருப்பார்களா என்பது சந்தேகமே.

பிட்டின் நிதிக் கொள்கைகளில் அவர் கடன் வாங்கிய விதம்தான் மிகவும் கண்டிக்கப்பட்டது. ஒன்றன்பின் ஒன்றாகக் கடன்களை வாங்கியபோது அரசாங்கம் அவற்றின் வட்டியை உயர்த்திக் கொண்டே போகவேண்டியிருந்தது. எனினும் பிட் மீண்டும் மூன்று சதவிகித வட்டிக்கே கடனை வாங்கினார். ஆகையால் கடன்

பத்திரங்களை மிகவும் கழிவு (discount) செய்து வழங்க வேண்டியிருந்தது. 1793-க்கும் 1802-க்கும் இடையே நூறு பவுன் பத்திரங்களைச் சராசரி 57 பவுனுக்குத்தான் விற்க முடிந்தது. நெப்போலியப் போரின்போது அவற்றின் சராசரி விலை அறுபது பவுன். அதற்குப் பதிலாகக் கடன்களை அதன் பத்திர மதிப்புக்கே விற்று, வட்டியை ஐந்து அல்லது ஆறு சதவிகிதமாகச் செய்திருந்தால் போரின் முடிவில் தீர்க்கவேண்டிய கடன் சுமையும் குறைவாக இருந்திருக்கும்; ஆண்டுதோறும் கட்டவேண்டிய வட்டிச் செலவும் அதிகமாக இருந்திராது; வட்டியையும் பின்னர் அமைதிக்காலத்தில் கடன் மாற்றுதல் மூலம் (conversion) குறைத்திருக்கலாம்.[1]

தமது கடன் கொள்கையால் நாட்டின் நிதி நிலைமை எவ்வாறு பாதிக்கப்படும் என்பதைப் பிட் அறிந்திருந்தார் என்றும், அவ்வாறு செய்வதைத் தவிர அவருக்கு வேறு வழியில்லை என்றும் அவரது ஆதரவாளர்கள் கூறுகின்றனர். பிட் கடன் வாங்கும் நிலையில் இருந்தார். கடன் கொடுப்பவர்கள் சொன்ன நிபந்தனைகளின்படி அவர் நடக்கவேண்டி இருந்தது. சிடி ஆப் லண்டனில் (City of London) இருந்த பணக்காரர்கள் ஐந்து அல்லது ஆறு சதவிகித வட்டி கொடுத்தாலும் பத்திர மதிப்பில் நூற்றுக்கு நூறு பவுன் கொடுக்கத் தயாராக இல்லை என்று கூறப்படுகிறது. வட்டி மூன்று சதவிகிதம் பெற்று நூற்றுக்கு அறுபது கொடுப்பதை அவர்கள் மேலாகக் கருதினர். பிட்டுக்கு வேறு வழியில்லை என்று அவர்கள் கூறினர். ஆனால் இவ்வாதம் அரசாங்கத்தின்மீது நிதி வர்த்தகர்களின் செல்வாக்கும் ஆதிக்கமும் அதிகமாக இருந்தது என்று ஒப்புக்கொள்கிறது. அப்படியானால் அது பிட்டுக்குப் பெருமை தரவில்லை. பிட் கடன் வாங்குபவர் மட்டுமல்லர். அவர் நாட்டின் பிரதம மந்திரி. எப்படியாயினும் அந்தப் பணத்தைப் பெற அரசாங்கம் நிச்சயித்து விட்டது. அதுகூறும் நிபந்தனைப்படி கடன் கிடைக்காவிட்டால் அதற்காக அரசாங்கம் பெரிய அளவில் நேர்முக வரியை விதிக்கத் தயங்காது என்று அவர் வலியுறுத்திக் கூறியிருந்தால் நிதி வர்த்தகர்களுக்குத் தானே புத்தி வந்திருக்கும்.

[1] புள்ளிவிவரங்களை வைத்துக்கொண்டு இதை நிரூபிக்கலாம். பிட் 30,000 பவுன் கடன் வாங்க எண்ணினர் என வைத்துக்கொள்வோம். அதற்காக 50,000 பவுனுக்கு மூன்று சதவிகித வட்டிப் பத்திரங்களை அவர் வழங்கினர். அவை 60 பவுனுக்கு விற்றதெனக் கொள்வோம். அவருக்கு வந்த கடன் பணம் 30,000 பவுன்; வருடாந்திர வட்டி அதற்கு 1500 பவுன். அரசாங்கத்தின் கடன் பொறுப்பு உண்மையில் 50,000 பவுன் அதிகமாயிற்று.

அதற்குப் பதிலாக அவர் 5 சதவிகித வட்டிக்கு 30,000 பவுனுக்குப் பத்திரங்களை வழங்கலாம். நூறு பவுன் அல்லது அதற்குச் சிறிது குறைய அவை விற்கும். வந்த பணம் 30,000 பவுன். வட்டி முன்போலவே 1500 பவுன்தான். ஆனல் நாட்டுக் கடன் 30,000 பவுன்தான் அதிகமாயிற்று. மேலும், அடுத்து வந்த ஆண்டுகளில் மூன்று சதவிகித வட்டிப் பத்திரங்களைவிட ஐந்து சதவிகித வட்டிப் பத்திரங்களை விரைவில் வேறு கடனாக மாற்றியிருக்க முடியும்.

பிரெஞ்சுப் புரட்சிப் போரின் முடிவில் அரசாங்கக் கடன் £ 530,000,000 ஆக இருந்தது. பதின் மூன்று மாதங்களிலெல்லாம் நெப்போலியனுடன் போர் தொடங்கியது. பிரெஞ்சுப் புரட்சிப் போரில் ஏற்பட்டதுபோலவே இராணுவத்துக்கும் கடற்படைக்கும் பெருஞ்செலவு பிடித்தது. நேச நாடுகளுக்கு உதவும் அதே கொள்கை தொடர்ந்து கடைப்பிடிக்கப்பட்டது. கடன் வாங்குவதிலும் அதே முறை கையாளப்பட்டது. வரிகளின் அமைப்பும் அதேமாதிரி இருந்தது. 1815-ல் பிரிட்டனின் நிதிக் கடன் 831,000,000 பவுனாக வும் நிதிக் கடனல்லாதது 47,000,000 பவுனாகவும் இருந்தது.

1816-ல் போர் நின்ற உடனே வருமான வரியை அரசாங்கம் ஒழித்தது. அது விதிக்கப்பட்டபோது அரசாங்கம் அளித்த வாக்குறுதிக்கு ஏற்ப அது ஒழிக்கப்பட்டது. இருந்தாலும் கடன் போருக்கு முன்னிருந்த நிலைக்குக் குறையும்வரைப் போர்க்கால வரி களைத் தொடர்ந்து விதித்திருந்தால் உசிதமாக இருந்திருக்கும். ஆனால் பாராளுமன்றத்து அபிப்பிராயம் அதற்கு நேரெதிராக இருந்தது. வருமானவரியைப் பாதியாக்கி வைத்திருப்பதைக்கூட அது எதிர்த்தது. எனவே வருமானவரி அடியோடு நீக்கப்பட்டது. அரசாங்கத்தின் வருமானத்தை எப்படியாவது திரட்டவேண்டு மல்லவா? அதனால் முக்கியமான நேர்முக வரி ஒழிக்கப்பட்டதும், மறைமுக வரிகள்மூலம் அதைப் பெற வேண்டியிருந்தது. நூற்றுக் கணக்கான பொருள்களின்மீது மிக அதிகமான வரிகள் விதிக்கப் பட்டன. இவ்வரிகளின் சுமை ஏழை மக்கள்மீது விழுந்து அவர் களது வாழ்க்கையின் கஷ்டங்களை அதிகரித்தது. பிரெஞ்சுப் புரட்சிப் போருக்கு முன் அரசாங்கத்தின் வருடாந்திரச் செலவு ஏறக்குறைய 18,000,000 பவுனாக இருந்தது. 1815-ல் போரின் இறுதி ஆண்டில் அது 100,000,000 பவுனைத் தாண்டியது. 1816-ல் அது 66,000,000 பவுனாகக் குறைந்தது. அதில் 31,000,000 பவுன் கடனுக்கு வட்டி யாக அளிக்கப்பட்டது.

1823-ல் ஹஸ்கிஸ்ஸன் (Huskisson) வாணிபக் கழகத்தின் (Board of Trade) தலைவரானபோது மீண்டும் தடையிலா வாணிப இயக்கம் தோன்றியது. ஏற்றுமதிகள்மீது அளிக்கப்பட்ட மானியங் களை அவர் ஒழித்தார். இறக்குமதியைத் தடுக்கும் அளவுக்கு மிக அதிகமாக இருந்த சுங்க வரிகளை அவர் நீக்கினார். ஆனால் அரசாங்க நிதி முறையில் பெரிய மாறுதல் எதுவும் 1841-46-ல் பீலின் (Peel) இரண்டாவது அமைச்சரவை அமைக்கப்பட்டதற்கு முன்பு ஏற்பட வில்லை. பிட் ஏற்படுத்திய கடன் தீர்க்கும் நிதி 1829-ல் கைவிடப் பட்டது. வருடாவருடம் பட்ஜெட்டின் உபரித் தொகைகளைக் கடனைத் தீர்க்க ஒதுக்குவதென ஏற்பாடாயிற்று. 1830-41-ல் விக்கு

களின் (Whigs) காலத்தில் பெரும்பாலான ஆண்டுகளில் பட்ஜெட்டில் பற்றுக் குறை இருந்து வந்தது. எனவே கடன் தொகை 8,000,000 பவுன் அதிகமாயிற்று.

1841-ல் பீல் பிரதம மந்திரி ஆனபோது அரசாங்க நிதியமைப்பையே மாற்றியமைப்பது என முடிவு செய்தார். 1842-ல் பல மூலப் பொருள்களின்மீதிருந்த சுங்க வரிகளை அவர் நீக்கினார். ஆலைகளில் முழுதும் தயாரானவை, பகுதி தயாரானவை என்று பகுக்கப்பட்ட 1200 பொருள்களில் 750-ன் மீதிருந்த வரிகளைக் குறைத்தார். பல ஏற்றுமதிப் பண்டங்களின்மீதிருந்த வரிகளையும் குறைத்தார். இவற்றால் வருமானம் நிறையக் குறைந்தது. ஆனால் வாணிபம் பெருகி, நாளடைவில் இழந்த வருமானத்தை மீண்டும் பெற்று விடலாம் என்று பீல் உறுதியாக நம்பினார். உடனடியாக ஓரிரு ஆண்டுகளுக்குப் பற்றுக்குறை ஏற்படுவது நிச்சயம்தான். ஆகையால் இவ்விடைக் காலத்துக்கு அதைச் சரிக்கட்ட மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஆண்டுக்கு 150 பவுனுக்கு அதிகமான வருமானங்கள் மீது பவுனுக்கு ஏழு பென்னி வருமான வரியை விதித்தார். அது தாற்காலிகமான வரியாக விதிக்கப்பட்டது. அரசாங்க நிதி முறை மாறிய தன் முழுப் பலனும் கிட்டியதும் அதை அரசாங்கம் நீக்கிவிடும் என எதிர்பார்க்கப்பட்டது. 1843-ல் நிதிப் பற்றுக்குறை மிக அதிகமாக இருந்தது. ஏனெனில் அவ்வாண்டில் ஆறு மாதத்துக்குத்தான் வருமானவரி கணக்கில் சேர்ந்தது. ஆனால் அடுத்த ஆண்டிலே பட்ஜெட்டில் 2,000,000 பவுன் உபரியாயிற்று. 1845-ல் வருமான வரியை நீக்கும் தவணைக்காலம் வந்தது. ஆனால் தன் நிதிச்சீரமைப்பு முயற்சி முழுவெற்றியும் பெற்றதால் அவ்வரியை மேலும் சில ஆண்டுகளுக்கு வைத்திருந்து, அதே சமயம் மேலும் பல பொருள்களின் சுங்கங்களை நீக்க பீல் முடிவு செய்தார். மேலும் 400 மூலப் பொருள்களின்மீது இறக்குமதி வரிகளையும் மிகுந்திருந்த ஏற்றுமதி வரிகளையும் அவர் நீக்கினார்.

1844-ல் கடன் மாற்றும் நடவடிக்கை ஒன்றை அரசாங்கம் மேற்கொண்டது. தேசீயக் கடனில் ஒரு சிறுபகுதி (250,000,000 பவுன்) மூன்றரை சதவிகித வட்டி கொண்டிருந்தது; அவ்விகிதம் மூன்றே காலாகவும், பத்து ஆண்டுகளுக்குப்பின் மூன்று சதவிகிதமாகவும் குறைக்கப்பட்டது.

1846-ல் பீலுக்குப்பின் பிரதம மந்திரியான ரஸ்ஸல் (Russell) சர்க்கரை வரிகளைக் குறைத்தார். பிரிட்டிஷ் குடியேற்றங்களினின்று வந்த சர்க்கரைமீது அந்தருக்குப் பதினான்கு ஷில்லிங் வரி விதிக்கப்பட்டிருந்தது. பிற இடங்களிலிருந்து வந்த சர்க்கரைமீது அது

தாங்கமுடியாதவாறு சுங்க வரி அதிகமாக இருந்தது. அன்னியச் சர்க்கரைமீது சுங்கத்தை அந்தருக்கு 21 ஷில்லிங்காகவும், பின்னர், ஐந்து ஆண்டுகள் கழித்துப் பதினன்கு ஷில்லிங்காகவும் ரஸ்ஸல் குறைத்துக் குடியேற்றங்களின்று வந்த சர்க்கரை பெற்ற சலுகையை ஒழித்தார்.

அபர்டீன் பிரபுவின் (Lord Aberdeen) மந்திரிசபையில் நிதி மந்திரியாக (Chanceller of the Exchequer) இருந்த கிளாட்ஸ்டன் (Gladstone) 1853-ல் சில முக்கியமான மாறுதல்களைச் செய்தார். 123 பொருள்களின்மீது வரியை அடியோடு நீக்கியதோடு மேலும் 133 பொருள்களின்மீதிருந்த சுங்கத்தைக் குறைத்தார். இதனுல் குறைந்த வருமானத்தை அதுவரை முக்கியமாக இராத சொத்துப் பேறு வரிகள் (legacy duties) மூலம் ஈடுகட்ட முயன்ருர்; ஒருவன் இறந்ததும் அவனது உயிலாலோ, அவன் எழுதிவைத்ததாலோ மற்றவர் பெறும் ஸ்தாவர ஜங்கம சொத்துக்கள் அனைத்துக்கும் இவ் வரி விஸ்தரிக்கப்பட்டது. கிளாட்ஸ்டனுக்கு வருமானவரிமீது வெறுப்பு. அதைவிட நிலவரிமேல் என அவர் கருதினுர். திறமை மீதும் உழைப்பின்மீதும் விதிக்கப்படும் வரியாக வருமானவரியை அவர் எண்ணினுர். வருமான வரியை இரண்டு ஆண்டுகளுக்குப் பவுனுக்கு ஏழு பென்னியாகவும் அடுத்த இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஆறு பென்னியாகவும் மேலும் மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஐந்து பென்னியாகவும் விதிக்க ஒரு திட்டம் அமைத்தார். ஏழு ஆண்டுகளுக்குப்பின் 1860-ல் அவ்வரியை நீக்கி விடுவதாகத் திட்டம். ஆனுல் துரதிருஷ்ட வசமாக கிரிமியப்போர், இந்தியக் கலகம், சைன, பாரசீக யுத்தங்கள், 1859-ல் பிரான்ஸுடன் போர்மூளவிருந்த அபாயம் ஆகியவை காரணமாக இத் திட்டத்தைச் செயலாற்ற முடியவில்லை.

1854-ல் கிரிமியப் போர் (Crimean War) மூண்டபோது கடன் வாங்காமல் வரி வருவாயினின்றே போர்ச் செலவுகளைச் சமாளிக்க முடியும் என்று கிளாட்ஸ்டன் நம்பினுர். அவ்வாண்டு வருமான வரியை இரட்டிப்பு ஆக்கினுர்; மதுவகைகள்மீதும் சர்க்கரைமீதும் மேலும் வரிவிதித்தார். இவருக்கடுத்த நிதியமைச்சரான சர் ஜார்ஜ் லூயிஸ் (Sir George Lewis) 1855-ல் சர்க்கரை, தேயிலை, காப்பி, மதுவகைகள் ஆகியவற்றின்மீது சுங்கங்களை உயர்த்தினுர்; வருமான வரியில் மேலும் இரண்டு பென்னி சேர்த்தார். அதன்பின் வருமானவரி பவுனுக்கு ஒரு ஷில்லிங் நான்கு பென்னி ஆயிற்று. இவ் வழிகளைப் பின்பற்றியும் போர்க்கான செலவுக்காக 42,000,000 பவுன் கடன் வாங்க வேண்டியிருந்தது. மீண்டும் அமைதி ஏற்பட்டதும் வருமானவரி குறைக்கப்பட்டது. 1858-ல் கிளாட்ஸ்டன் அந்த ஆண்டுக்கென நிர்ணயம் செய்திருந்த பவுனுக்கு ஐந்து பென்னி

அளவிலேயே வருமானவரி விதிக்கப்பட்டது. ஆனால் 1859-ல் பிரான்சுடன் போர் மூளக்கூடிய பயம் இருந்ததால் இராணுவத்தைப் பலப்படுத்த ஆன செலவுக்காக வருமானவரி பவுனுக்கு நான்கு பென்னி உயர்த்தப்பட்டது.

கிளாட்ஸ்டன் மீண்டும் (இந்த முறை பாமர்ஸ்டனின் [Palmerston] இரண்டாவது அமைச்சவையில்) நிதி மந்திரியான போது 1860-ல் மற்றொரு முக்கியமான பட்ஜெட்டைக் கொண்டு வந்தார். வருமானவரி மேலும் ஒரு பென்னி உயர்ந்து பத்துப் பென்னியாகியது. ஆலை உற்பத்திப் பொருள்கள் 360-ன் மீது சுங்கவரி நீக்கப்பட்டது. நாற்பத்தெட்டுப் பொருள்கள்மீதுதான் சுங்கவரி பாக்கியிருந்தது. இவ்வரிகளும் உள்நாட்டு உற்பத்தியைப் பாதுகாக்க விதிக்கப்பட்டவையல்ல. இவ்வாறு தடையிலா வாணிபம் முழுமையாக ஏற்படுத்தப்பட்டது. காகிதத்தின் மீதிருந்த வரியை நீக்க ஒரு மசோதா தயாராயிற்று. அதைக் காமன்ஸ் சபை நிறை வேற்றியபின் பிரபுக்கள் சபை (House of Lords) நிராகரித்தது. இதனால் எழுந்த அரசியலமைப்புப் பிரச்சினை பற்றிக் காமன்ஸ் சபை தன் ஆட்சேபத்தைத் தெரிவித்தது. ஆனால் அப்போது அதற்கு மேல் வேறொன்றும் அது செய்யவில்லை.

பிரபுக்கள் சபையின் இச் செயலின் உடனடியான விளைவாக 1861-ல் அரசாங்க நிதி நடைமுறையில் ஒரு முக்கியமான மாறுதல் உண்டாயிற்று. பலவித நிதி விவகாரங்களைப்பற்றித் தனித் தனி மசோதாக்களைத் தயாரிப்பது அரசாங்கத்தின் வழக்கமாக இருந்தது. 1861-ல் கிளாட்ஸ்டன் அந்த ஆண்டுக்கான எல்லா நிதிப் பிரேரணைகளையும் ஒரே நிதி மசோதாவில் சேர்த்தார். (அதில் காகிதச் சுங்கத்தின் நீக்கம்கூட இருந்தது). அதைப் பிரபுக்கள் சபை நிராகரிக்கத் துணியவில்லை. இவ்வாறு முதலில் ஏற்பட்ட நிகழ்ச்சி அடுத்த ஆண்டுகளில் வழக்கமாகிவிட்டது.

அடுத்த சில ஆண்டுகளில் கிளாட்ஸ்டன் தொடர்ந்து வருமான வரியைக் குறைக்கும் கொள்கையைக் கடைப்பிடித்தார். அதை 1861-ல் ஒன்பது பென்னியாகவும், 1864-ல் ஆறு பென்னியாகவும், 1865-ல் நான்கு பென்னியாகவும் குறைத்தார். 1871-ல் ஏற்பட்ட பற்றுக் குறையைத் தீர்க்க வரி மேலும் இரண்டு பென்னி உயர்த்தப்பட்டது. அடுத்த ஆண்டு இவ்வரி உயர்வு நீக்கப்பட்டது. 1873-ல் வரியில் மற்றொரு பென்னி குறைந்தது. 1874-ல் மேலும் ஒரு பென்னி குறைந்து இரண்டு பென்னி ஆயிற்று. அது தோன்றிய காலத்தி னின்று இவ்வளவு குறைவாக எந்த ஆண்டிலும் வருமானவரி இருந்ததில்லை.

இவ்வாண்டுகளில் தேசீயக் கடனைக் குறைக்கத் தீவிரமாக முயற்சி எதையும் அரசாங்கம் செய்யவில்லை. ஆனால் 1875-ல் டிஸ்ரேலியின் மந்திரிசபை ஆண்டுக்கு 28,000,000 பவுன் போட்டுக் கடன் தீர்க்கும் நிதி (Sinking fund) ஒன்றை நிறுவியது. இத் தொகையிலிருந்து கடன் வட்டி செலுத்தப்பட்டபின் மிகுதி, கடன் முதலை அடைக்க உபயோகிக்கப்பட்டது. ஒவ்வோர் ஆண்டும் கட்ட வேண்டிய வட்டித் தொகை முந்தைய ஆண்டைவிடச் சிறிது குறைந்து கொண்டேவரும்; கடன் முதல் அடைப்பது சிறிது அதிகரித்துக் கொண்டேவரும். டிஸ்ரேலி மந்திரிசபையின் காலத்தில் அரசாங்கச்செலவு அதிகமாயிற்று. ஆகையால் வருமானவரியை 1876-ல் மூன்று பென்னியாகவும் 1878-ல் ஐந்து பென்னியாகவும் உயர்த்தவேண்டியதாயிற்று. 1880-ல் கடன் தீர்க்கும் நிதியைப் பயன்படுத்தித்தான் பட்ஜெட்டுத் துண்டைச் சரிக்கட்டமுடிந்தது.

வருமான வரியிலும் பிற வரிகளிலும் பின்னர் ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட மாறுதல்களை இங்கே விவரிக்கத் தேவையில்லை. நாட்டின் நிதி நிலைமை மிகவும் திடமாக இருந்ததால் 1888-ல் நிதிமந்திரி ஜார்ஜ் கோஷன் (George Goschen) மிகப் பெரிய அளவில் அரசாங்கக் கடனைக் குறைந்த வட்டிக்கு மாற்றினார். வட்டி மூன்று சதவிகிதத்திலிருந்து இரண்டே முக்காலாகவும், பதினைந்து ஆண்டுகளுக்குப்பின் இரண்டரையாகவும் குறைக்கப்பட்டது. 1899 - 1902-ல் நடந்த தென் ஆப்பிரிக்கப் போர், கடனில் மேலும் 160.000,000 பவுனைச் சேர்த்தது. ஆனால் இருபதாம் நூற்றாண்டின் முதற்சில ஆண்டுகளில் கடன் தீர்க்கும் நிதிக்கு ஒதுக்கிடப்பட்ட தொகை ஆண்டுக்கு 29,500,000 பவுனாக உயர்ந்தது. ஒவ்வோர் ஆண்டு முடிவிலும் இருந்த உபரி வருவாயும் கடனைக் குறைக்கப் பயன்பட்டது. ஆகையால் 1914-ல் போர் தொடங்கியபோது கடன் 650,000,000 பவுனாகக் குறைந்திருந்தது.

வருமானவரி தாற்காலிகமான வரியாகவே தொடர்ந்து கருதப்பட்டு வந்தது. வருடாவருடம் தம் பட்ஜெட்டுச் சொற்பொழிவுகளில் நிதி அமைச்சர்கள் நாட்டு நிதி நிலவரம் காரணமாக அதைக் கைவிட முடியாததற்கு வருத்தம் தெரிவிக்கவேண்டும் என எதிர்பார்க்கப்பட்டது. திரு. 1907-ல் ஆஸ்க்வித் (Mr. Asquith) இந்தப் பாசாங்கைக் கடைப்பிடிக்கவில்லை. அதற்குமேல் வருமான வரி அரசாங்க நிதி அமைப்பின் நிரந்தரமானதோர் அம்சமாகியது. அதே ஆண்டு ஈட்டிய வருமானத்துக்கும் (earned income) ஈட்டாத வருமானத்துக்கும் (unearned income) வித்தியாசம் ஏற்படுத்தப்பட்டது. முதல் வகை வருமானத்துக்கு ஓரளவு வரி குறைவாக விதிக்கப்பட்டது.

கிளாட்ஸ்டன் அமைச்சவையில் நிதி அமைச்சராக இருந்த சர் வில்லியம் ஹாக்கட் (Sir William Harcourt) 1894-ல் இறந்தவர் சொத்தின்மீது கணிசமான தொகைக்கு மரணவரி விதித்தார்.[1] 1907-ல் திரு. ஆஸ்க்வித் அம் மரணவரி விகிதப்பட்டியலை விஸ்தரித்தார். பின்னர் ஆண்டுகளில் இவ்வரி நல்ல வருவாய் அளித்தது. நிதிக் கண்ணோக்கோடு மட்டுமன்றிச் சமூகத்தின் செல்வ ஏற்றத்தாழ்வுகளைக் குறைக்கிறது என்ற சமுதாய நலக் கண்ணோக்கிலும் இது மேலான வரியென மிகவும் ஆதரிக்கப்பட்டது.

1909ஆம் ஆண்டின்போது நாட்டுப் பாதுகாப்புக்கும் சமுதாயச் சீர்த்திருத்தத்துக்கும் நிறைப் பணம் செலவானதால் வருமானத்தை அதிகரிக்கப் புது வழிகளைத் தேட வேண்டியிருந்தது. இது வேளையில் ஆஸ்க்வித் பிரதம மந்திரி ஆகிவிட்டிருந்தார். அவரது நிதி மந்திரியான திரு. டேவிட்லாயிட் ஜார்ஜ் ஆண்டுக்கு 5000 பவுனுக்கு அதிகமான வருமானங்கள்மீது மேல் வரி (super - tax) ஒன்றை விகித்தார். மரணவரிகள் அதிகமாக்கப்பட்டன. புகையிலைமீதும் மது வகைகளின்மீதும் வரிகள் சிறிது உயர்த்தப்பட்டதால் செலவு உயர்வில் தனது பங்கைத் தொழிலாள வர்க்கமும் செலுத்தியது. 1909ஆம் ஆண்டின் பட்ஜெட்டில் ஈட்டப்பெருது உயர்ந்த நில மதிப்பின்மீது அவ்வுயர்வில் இருபது சதவிகித வரி பிரேரேபிக்கப்பட்டது. அபிவிருத்தி அடையாத சாகுபடி நிலத்தின் மூலதன மதிப்பின்மீது பவுனுக்கு அரைப்பென்னித் தீர்வையும் அவ்வாண்டின் பட்ஜெட்டில் விதிக்கப்பட்டிருந்தது.[2]

இதற்குமுன் நடந்த போர்களுக்கு எல்லாம் தேவைப்பட்டதை விடப் பன்மடங்கு அதிகமாக 1914 - 18ஆம் ஆண்டின் ஐரோப்பியப் போரில் பிரிட்டன் செலவழிக்க வேண்டியிருந்தது. இதுவரை எண்ணிப் பாராத அளவுக்கு எல்லா வரிகளும், முக்கியமாக வருமான வரியும் உயர்த்தப்பட்டன. போர்முடியும் தருவாயில் வருமானவரி பவுனுக்கு ஆறு ஷில்லிங்காயிற்று. சுமாரான வருவாய் உள்ளவர்களுக்குத் தள்ளுபடிகளிலும் விலக்குகளிலும் ஓரளவு வரி குறைந்தது. மிகப் பெரிய வருமானங்களுக்கு அதனுடன் மேல் வரியாகப் பவுனுக்கு

1 மரணவரிக்கு இப்போது எஸ்டேட்டு வரி (Estate Duty) என்று பெயர். 1,000,000 பவுனுக்கு அதிகமான எஸ்டேட்டுகளின்மீது இவ்வரி எண்பது சதவிகிதம் ஆகிறது.

2 இப் பட்ஜெட்டைப் பிரபுக்கள் சபை நிராகரித்தது. இதனுல் ஓர் அரசியலமைப்புப் போராட்டம் விளைந்தது. 1911-ல் பாராளுமன்றச் சட்டப்படி பிரபுக்கள் சபையின் உரிமைகள் குறைக்கப்பட்டன. 1909 ஆம் ஆண்டின் பட்ஜெட் 1910-ன் தொடக்கத்தில் சட்டமாயிற்று.

ஆறு ஷில்லிங்கும் கட்டவேண்டியிருந்தது.[1] செலுத்தப்பட்ட மூல தனத்தின்மீது ஒரு விகிதத்துக்கு அதிகமாகக் கிடைத்த வாணிப இலாபத்தின்மீது 80 சதவிகித வரி வசூலித்ததில் நிறையப் பணம் கிடைத்தது. அதே சமயம் மிகப்பெரும் அளவில் கடனும் வாங்கியதால்தான் போர்ச்செலவும் நேச நாடுகளுக்குக் கடனும் அளிக்க முடிந்தது. போர் முடிந்தபோது தேசீயக் கடன் 8,000,000,000 பவுனைத் தாண்டிவிட்டது.

1914 – 18 போருக்குப்பின் அரசாங்கக் கடன் பிரச்சினை மிகவும் சிக்கலாயிற்று. கிரேட் பிரிட்டனின் நேச நாடுகள் அதற்குக் கொடுக்கவேண்டிய மொத்தத் தொகை 2,000,000,000 பவுனுக்கும் 3,000,000,000 பவுனுக்கும் இடையில் இருந்தது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டுக்கு 800,000,000 பவுன் இங்கிலாந்து தரவேண்டியிருந்தது. போர் காரணமாக ஓர் அரசாங்கம் மற்றொன்றுக்குத் தரவேண்டிய கடன்களனைத்தையும் ரத்து செய்துவிடலாம் எனப் பிரிட்டன் கூறியது. ஆனால், அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டுக்கு இது சம்மதமில்லை. தான் அமெரிக்காவுக்குத் தரவேண்டிய கடன் தொகை அளவுக்கு மட்டும் தன் நேசநாடுகள் தாம் தரவேண்டிய கடனைத் தவணைகளில் தந்தால்போதுமென பிரிட்டன் முடிவுசெய்தது. பல ஆண்டுகளுக்கு அரசாங்கங்களுக்கிடையே இச் செலுத்தல் விவகாரங்கள் நடந்துவந்தன. ஆனால், 1929 - 32-ல் ஏற்பட்ட பொருளாதார நெருக்கடி இதற்கு ஒரு முற்றுப்புள்ளி வைத்தது. 1932-ல் இச் செலுத்தல் விவகாரங்கள் நின்றுவிட்டன. அரசாங்கங்களின் பரஸ்பரப் போர்க் கடன்களை ரத்துசெய்வதெனப் பத்தாண்டுகளுக்குமுன் பிரிட்டன் கூறிய திட்டம் இப்போது நடந்தேவிட்டது. ஆனால் அவ்வாறு அவை ரத்துசெய்யப்பட்டதாக வெளிப்படையாக அறிவிக்கப்படவில்லை.

உள்நாட்டுக் கடனைக் கணிசமாகக் குறைப்பதற்காக மூலதன வரி (capital levy) ஒன்றை விதிக்கவேண்டுமென்று தொழிற்கட்சி யோசனை கூறியது. ஆனால் இதை வாக்காளர்கள் ஒப்புக்கொள்ளவில்லை. 1932-ல் மக்டானல்டின் (Macdonald) மூன்றாவது மந்திரி சபையில் நிதிமந்திரியாக இருந்த திரு. நெவில் சேம்பர்லின் மொத்தக் கடனில் 2,000,000,000 பவுனை ஐந்து சதவிகிதத்திலிருந்து மூன்றரை சதவிகித வட்டிக் கடனாக மாற்றினார்.

1 1929-ல் வருமான மேல் வரிக்கு சர்டாக்ஸ் (Surtax) (எச்சவரி) என்ற பெயர் சூட்டப்பட்டது. மிகப் பெரிய வருமானத்தின்மீது 1941-லிருந்து 1946 வரை அது ஒன்பதரை ஷில்லிங்காகவும், 1946 - 47-ல் பத்தரை ஷில்லிங்காகவும் இருந்தது.

1939 - 45 போரின்போது தேசியக் கடன் மேலும் பெரிய அளவுக்கு உயர்ந்தது. 1946-ல் அது 24,000,000,000 பவுனுக உயர்ந்தது. ஆனால் கடனில் பெரும்பகுதியைக் குறைந்த வட்டிக்கு அரசாங்கம் பெற்றது. ஆகையால் கடன் மும்மடங்காயினும் வருடாந்திர வட்டி இரு மடங்குக்கு ஒரு சிறிதே அதிகமாயிற்று.

போருக்குப்பின் அரசாங்கம் தொடர்ந்து இடைவிடாமல் கடன் வாங்கி வருகிறது. இவ்வழக்கத்தைப் பொதுவாக தேசியச் சேமிப்பு என்று அழைக்கின்றனர். தம்மிடமுள்ள அதிகப்படிப் பணத்தை முதலீடு செய்ய மக்களுக்குப் பலவித வாய்ப்புகள் உள்ளன. இவ்வாறு அரசாங்கம் பெறும் தொகைகளை இலாபகரமான முதலீட்டுச் செலவுகளுக்குப் பயன்படுத்தவேண்டும் என்பது பொதுவான எண்ணம். நாளடைவில் இம் முதலீடுகளினின்று கிடைக்கும் இலாபம் இவற்றின் வட்டிக்குச் சமமமாகவும், வட்டிக்கு அதிகமாகவும்கூட இருக்கும். இத்தகைய வரவு செலவுகள் வருடாந்திர பட்ஜெட்டில் சாதாரண வரவு செலவுகளினின்று தனியாகக் குறிப்படப்படுகின்றன. 'கோட்டுக்குக் கீழுள்ள' ('below the line') வரவு செலவுகள் என்று அவற்றை அழைக்கின்றனர்.

கடைசியாக, தேசீயக் கடனைத் தீர்த்துவிடவேண்டும் அல்லது கணிசமாகக் குறைக்கவேண்டும் என்ற எண்ணம் ஏதும் இப்போது இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. அவ்வாறு எதிர்பார்க்கப் படவுமில்லை. ஆனல் பல காரணங்களுக்காக, இக் கடன்கள் தாங்கமுடியாத ஒரு சுமையாக இப்போது கருதப்படவில்லை. இரண்டாவது உலகப்போர் முடிந்தபின் ஊதியங்கள் நிறைய உயர்ந்திருக்கின்றன. அதற்கேற்றவாறு நுகர்வுப் பொருள்களின் உற்பத்தி பெருகாததால் விலைவாசிகளும் அதிகரித்துள்ளன.[1] அதாவது பிரிட்டனில் காசின் மதிப்பு குறைந்திருக்கிறது. சமீப காலத்தில் புதுப் பாதுகாப்புக் கடன் பத்திரங்களுக்கு முன்னைவிட அதிக வட்டி கொடுக்கப்படுகின்றன. ஆனல், தேசீயக் கடனின் பெரும்பகுதிக்கான மொத்த வட்டித் தொகை உயரவில்லை. எனவே நாட்டு வருமானத்தைப் பணத்தின அளவில் கூறினல், அந்நாட்டு வருமானத்தில் இவ்வட்டித் தொகையின் விகிதம் போர்முடிந்த நாளன்று இருந்ததைவிட இன்று குறைவு. மேலும், கடன் சுமையை மதிப்பிடும்போது இவ் விஷயத்தை நோக்கவேண்டும். அரசாங்கத்துக்குக் கடன் கொடுத்தவர்கள் நாட்டுமக்களே; அவர்கள் ஒரு சில பணக்காரர்கள் மட்டுமல்லர், இலட்சணக்கான சாதாரண மக்கள் அரசாங்கத்துக்குக் கடன்

1 31ஆம் அதிகாரத்தைப் பார்க்க.

கொடுத்திருக்கின்றனர். மிக ஏழைகளாக உள்ளவரைத் தவிர தபாலாபீஸ் சேமிப்புக் கணக்கோ, போர்ச் சேமிப்புப் பத்திரங்களோ, பாதுகாப்புப் பாண்டுகளாக (Defence bonds) வைத்திராத குடும்பமே நாட்டில் இராது. மிக ஏழைகளைத் தவிர எல்லாரிடமும் வரி வாங்கி இக் கடனுக்கு வட்டி அளிக்கப்படுகிறது. குறிப்பிடத்தக்க அளவுக்கு அவ் வட்டி வரிகொடுத்த அதே நபர்களுக்கு அளிக்கப்படுகிறது.

25. தொழிலாளர் சங்க இயக்கம்

(Trade Unionism)

இன்றைய தொழிலுலகில் தொழிலாளர் சங்கங்கள் சிறப்பாக விளங்குகின்றன. தம் வேலை நிலவரங்களை அபிவிருத்தி செய்வதற்காகத் தொழிலாளிகள் அவற்றை அமைத்துள்ளனர். தொழிற் கலைஞர்கள் சட்டம் (Statute of Artificers) அமலில் இருந்தபோது தொழிலாளர்கள் கூட்டு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டிய அவசியம் இருக்கவில்லை. அச் சட்டத்தின் அடிப்படையில் தொழிலாளர் நலன் பேணப்பட்ட முறை மறையத் தொடங்கியதும் தொழிலாளர்களின் நிலைமை மோசமாகியது. தொழிற்புரட்சிக்குமுன் தொழிலாளர்கள் தம் வீடுகளிலேயே தம் தொழில்களை நடத்திவந்தனர். அவர்கள் தனித்தனியாகப் பாடுபட்டு வந்ததாலும் ஒருவரையொருவர் அடிக்கடி சந்திக்காததாலும் எவ்விதச் சங்கமும் அமைக்க வாய்ப்பு இருக்கவில்லை.

தொழிற்சாலைகள் தோன்றியதும் இந்த நிலைமை மாறியது. தலையிடாக் கொள்கை வழங்கி வந்ததனால் தொழிற் கலைஞர்கள் சட்டம் கைவிடப்பட்டது. முதலில் தோன்றிய தொழிற்சாலை நகரங்களில் தொழிற்சாலைகள்மீது எவ்விதக் கட்டுப்பாடும் விதிக்கப்படவில்லை. தொழிற்சாலைகளில் பல தொழிலாளர்கள் வேலை செய்தனர். நாள்தோறும் ஒருவரை ஒருவர் சந்தித்தனர். கூட்டாகத் தம் அபிப்பிராயங்களை முதலாளிகளிடம் எடுத்துச்சொல்லும் வாய்ப்பு அவர்களுக்கு இருந்தது. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில், முக்கியமாக அந் நூற்றாண்டின் இறுதியில் தொழிலாளர் சங்கங்களைப் போன்ற சிறு சங்கங்கள் பல தோன்றின. ஆனால் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் தோன்றியவைபோல அவ்வளவு நன்றாக அவை நிர்வகிக்கப்படவில்லை.

தொழிற்கலைஞர்கள் சட்டத்தின் விதிகளைச் செயலாற்றுவது, அச் சட்டத்தின் ஆதரவுக்குள்ளிராத, **1563** க்குப்பின் தொடங்கப்பட்ட

தொழில்களில் அச் சட்ட விதிகள் செயலாற்றப்படுமாறு ஏற்பாடு செய்வது ஆகியவையே முதன்முதலில் தோன்றிய தொழிலாளர் சங்கங்களின் கடமைகளாக இருந்தன. பதினேழு, பதினெட்டு நூற்றுண்டுகளில் புதுத் தொழில்களுக்காகப் பல சட்டங்கள் நிறைவேற்றப்பட்டன. 1765-லும் 1773-லும்கூட அமைதிகாக்கும் நீதிபதிகள் பட்டு நெசவுத் தொழிலாளிகளுக்குக் கூலி விவரங்களை நிர்ணயிக்குமாறு சட்டப்படி பணிக்கப்பெற்றனர்.

பதினெட்டாம் நூற்றுண்டின் கடைசிக் கால் பகுதியில் தோன்றிய பஞ்சாலைகள் பலவற்றில் பல சிறுவர்களை இரவலர் வேலையகங்களிலிருந்து (work houses) வேலைக்கு வைத்திருந்தனர். 1601-ஆம் ஆண்டின் இரவலர் சட்டப்படி (Poor Law) இவர்கள் ஆலைச் சொந்தக்காரர்களிடம் தொழில் பயில அனுப்பப்பட்டனர். 1563-ல் தேர்ந்த தொழிலாளிகளுக்கும், தொழில் பயில்வோருக்கும் இருக்க வேண்டிய எண்ணிக்கை விகிதத்தைக் கட்டுப்படுத்தி, ஒரு சட்டம் வந்தது. இவ் விஷயத்தில் 1601 ஆம் வருஷத்துச் சட்டம் செயலாற்றப்பட்டது; ஆனால் 1563 ஆம் வருஷத்துச் சட்டம் புறக்கணிக்கப்பட்டது. தொழிலாளர்கள் தம் சங்கங்கள் மூலம் இச் சட்ட விரோதமான செய்கையைச் சுட்டிக்காட்டினர். இதன்மூலம் அவர்களுடைய வேலை வாய்ப்புகள் அதிகரிக்கும் என அவர்கள் எதிர்பார்த்தனர். தொழிற்கலைஞர் சட்டத்தின் விதிகளைத் தொழிற்சாலைகள் கடைப்பிடிக்கச் செய்யவேண்டும் என்று பாராளுமன்றத்துக்கு விண்ணப்பங்கள் வந்ததன் பலனாக அச் சட்டம் தீவிரமாக அமலாவதற்குப் பதில் 1813, 1814-ல் நீக்கப்பட்டுவிட்டது.

பிரெஞ்சு நாட்டில் ஏற்பட்டதுபோலப் பொதுமக்கள் புரட்சி செய்வரோ என இங்கிலாந்தில் ஆளும் வர்க்கத்தினர் பதினெட்டாம் நூற்றுண்டின் இறுதியில் மிகவும் பயந்தனர். புரட்சிகரமாகத் தோன்றும் இந்த இயக்கத்தையும் அவர்கள் நசுக்கலாயினர். 1799, 1800-ல் இதற்காகக் கூட்டுச் சங்கச் சட்டங்கள் (Combination Laws) இயற்றப்பட்டன. இதன்படி தொழில் நடப்பதைத் தடுக்கக்கூடிய எந்தச் சங்கமும் (Associations in restraint of trade) சட்ட விரோதமானதாயிற்று. முதலாளிகள், தொழிலாளிகள் இவர்களுடைய சங்கங்களும் இச்சட்டங்களின்கீழ் வந்தன. ஆனால் நடைமுறையில் முதலாளிகளுக்கு எதிராக இவை அமலாக்கப்படவில்லை.

தொழிலாளர்களுக்கு எதிராக எவ்வளவுக்குக் கூட்டுச் சங்கங்கள் செயலாக்கப்பட்டன என்பதை எளிதில் கூறமுடியாது. நாட்டின் பொது நீதிப்படியும் (Common Law), 1549-ல் நிறைவேறிய ஒரு சட்டத்தின் படியும் தொழிலுக்குத் தடையான இணைப்புகள்

ஏற்கெனவே சட்ட விரோதமானவை. அடிக்கடி அப்போது ஏற்பட்டதுபோலச் சட்ட விரோதமான சங்கங்கள் அமைத்ததாகத் தொழிலாளர்கள்மீது குற்றச்சாட்டு இருந்தபோது, கூட்டுச் சங்கச் சட்டங்களைவிடக் கடுமையான தண்டனை விதிக்கும் பொது நீதியின்கீழ் வழக்குத் தொடரப்பட்டது. தொழிலாளர்கள் இணைந்து செய்யும் எல்லாக் காரியங்களும் சட்ட விரோதமாகா. சிலசமயம் வேலை நிலவரங்களைத் தீர்மானிக்க முதலாளிகளும், தொழிலாளிகளும் கூட்டம் நடத்தினர். அவற்றில் கலந்துகொண்டதற்காகச் சதிக்குற்றம் சாட்டி விட முடியாது.

1799 லிருந்து 1824 வரை தொழிற்சங்கங்களை அமைப்பது சட்ட விரோதமாக இருந்தது. ஊதியம் நிறைய வேண்டும் என்றோ வேலைநேரத்தைக் குறைக்கவேண்டுமென்றோ கேட்பதற்காகத் தம் சகாக்களுடன் இணையும் தொழிலாளிகளைச் சிறைச்சாலைக்கு அனுப்பக் கூடும். தொழிலாளர் சங்க இயக்கத்தை ஒடுக்க முயன்றதன் முதல் நோக்கம், ஏற்கெனவே கூறியதுபோல அரசியல் காரணங்களால் தோன்றியதே. எனினும், அரசாங்கத்தின் கொள்கைக்கு அப்போதிருந்த பொருளாதாரக் கருத்தும் ஒரு காரணமாக இருந்தது. சங்கங்கள் புரட்சிக்கு அடிகோலும் என்ற பயம் மட்டுமல்ல; அவற்றால் தொழிலாள வர்க்கத்துக்கே தீங்கு நேரும் எனக் கூறப்பட்டது. அதிகமாக்கமுடியாத நிலையான ஊதிய நிதி (Wages Fund) ஒன்றிலிருந்துதான் மொத்தக் கூலிகளும் பங்கிடப்படுகின்றன என்று அப்போது எண்ணப்பட்டு வந்தது. ஒரு சில தொழிலாளர்கள் கூட்டு நடவடிக்கைமூலம் தம் ஊதியத்தைப் பெருக்கிக் கொண்டால் பிறருக்கு வரும் ஊதியம் குறைந்துவிடும் என்று கருதப் பட்டது.

எனினும் அக்காலத்தில் தொழிலாளர் சங்கங்கள் அடியோடு மறைந்துவிடவில்லை. தோழமைச் சங்கங்கள் (Friendly societies) நடந்து வந்தன. 1793-ல் ஏற்படுத்தப்பட்ட ஒரு சட்டம் அவற்றிற்குச் சட்டப்படி ஒரு நிலையான அந்தஸ்தை வழங்கியது. இவ்வமைப்புகள் தம் உறுப்பினர்களினின்று சந்தா வசூலித்து ஒரு நிதி சேர்க்கின்றன. அதனின்று உறுப்பினர் எவராவது நோய் வாய்ப்பட்டோ வேலையின்றியோ வருந்தினால் பண உதவி அளிக்கின்றன. உறுப்பினர்களின் துயர்துடைக்கப் பல வழிகளில் தம் நிதியைப் பயன் படுத்த அவற்றிற்கு உரிமை உண்டு. இவ்வாறு தொழிலாளர் சங்கங்கள் பிற்காலத்தில் ஆற்றிய சில பணிகளைத் தோழமைச் சங்கங்கள் செய்தன. இவற்றைத் தவிர, சில தொழிற் சங்கங்களும் சட்டத்தை மீறி அமைக்கப்பட்டன. அதன் உறுப்பினர்கள் தனி வீடுகளிலும், சாராயக் கடைகளின் பின்புற அறைகளிலும் இரகசிய

னாகச் சந்தித்து வந்தனர். அப்போது ஒற்றர்கள், புறங்கூறுவோர் யாரும் கூட்டத்துக்கு வந்துவிடாதபடி கதவு, வழிகளைக் காவல் செய்தனர்.

அந்தக் காலத்தில் கூட்டுச் சங்கச் சட்டங்களை நீக்க வேண்டுமென்று தொழிலாள வர்க்கம் கிளர்ச்சி ஏதும் செய்யவில்லை. தொழிலாளர்களுக்குக் கல்வியறிவும் பொது அறிவும் மிகக் குறைவாக இருந்தது. சங்கங்கள் அமைப்பதன்மூலம் அவர்களுக்குக் கிடைக்கக் கூடிய நன்மைகளை அவர்கள் உணரவில்லை. அவர்களுக்கு ஊதியம் மிகக் குறைவு. எனவே சங்கத்துக்குச் சந்தா செலுத்தும் வசதியும் அவர்களுக்கு இல்லை. வேறு நகரங்களிலும் வேறு தொழிற்சாலைகளிலும் உள்ள பல தொழிலாளர்களும் அவர்களைப் போலவே சிரமப் பட்டனர் என்பது அவர்களுக்குத் தெரியவில்லை. ஆனால் இங்கும் அங்கும் தம் சகாக்களைவிடத் திறமையும் அறிவும் அதிகமாகப் பெற்ற தொழிலாளர்கள் இவ்விஷயங்களைப்பற்றிப் பொது மக்களை உணர வைக்கவும் பொது மக்களது அபிப்பிராயத்தை வளர்க்கவும் முயன்றனர். பிரான்சிஸ் பிளேஸ் (Francis Place) என்ற தையற்கார முதல்வர் (Master tailor) பல ஆண்டுகளாகக் கூட்டுச் சங்கச் சட்டத்தை நீக்க வழிசெய்யப் பாடுபட்டார். 1818-ல் தம் தொழிலையே கைவிட்டு இவ் வேலையில் முழுமூச்சுடன் ஈடுபட்டார்.

1824-ல் காமன்ஸ் சபை (House of Commons) ஜோஸப் ஹ்யூமின் (Joseph Hume) தலைமையில் சங்கங்கள் பற்றிய சட்டத்தின் நிலைமையை ஆராயவென ஒரு கமிட்டியை நியமித்தது. அப்போதிருந்த சட்டத்தை மாற்றவேண்டும் என்ற கொள்கையை ஹ்யூம் ஆதரித்தார். பிளேஸ் அக்கமிட்டிமுன் சமர்ப்பித்த காரணங்களும் கணக்கற்ற அத்தாட்சிகளும் கமிட்டிகூட்டச் சங்கச் சட்டத்தை தளர்த்தவேண்டுமென அறிக்கை வெளியிடுமாறு செய்துவிட்டது. முதலாளிகளுடன் ஊதியம், வேலை நேரம் இவைபற்றிப் பேச்சு வார்த்தைகள் நடத்த மட்டும் சங்கங்கள் அமைக்க அனுமதி தரப்பட்டது.

பிளேஸ் எதிர்பார்த்ததற்கு எதிர்மாறான விளைவுகள் இப்புதுச் சுதந்திரத்தினால் விளைந்தன. சங்கங்களைத் தடைசெய்யும் சட்டத்தின் அடக்குமுறையைக் கண்டு தொழிலாளர்கள் ஆத்திரமடையலாம்; ஆனால், அச்சட்டம் நீக்கப்பட்டபின் தொழிலாளிகளுக்கும் முதலாளிகளுக்கும், இடையே சுமுகமான உறவு ஏற்பட்டுச் சங்கங்களே பொதுவாகத் தேவையில்லாமற் போய்விடும் என்று பிளேஸ் நினைத்தார். அப்போதிருந்த பழைய பொருளாதாரக் கொள்கைகளில் நம்பிக்கை வைத்திருந்த பிளேஸ் தொழிலாள வர்க்கம் முழுமைக்கும் ஊதியம் உயருமென்று எதிர்பார்க்கவோ விரும்பவோ இல்லை. ஆனால்

நிலைமையைப் பிளேஸ் சரியாக உணரவில்லை. 1824 ஆம் வருஷத்துச் சட்டம் நிறைவேறியவுடனே பல வேலை நிறுத்தங்கள் நிகழ்ந்தன. சில இடங்களில் குழப்பமும் விளைந்தது. அரசியல் வாதிகளும் முதலாளிகளும் பயம் கொண்டனர். 1825-ல் மற்றொரு சட்டம் இயற்றப்பட்டது. அதற்கு முந்தின ஆண்டு அளிக்கப்பட்ட சுதந்திரத்தைப் பறித்துவிடும் அடிப்படை நோக்கத்துடன் இச் சட்டம் வந்தது. ஆனால், ஹ்யூம், பிளேஸ் ஆகிய இருவருடைய திறமையால் பொதுவாக அந்த அபாயம் நீங்கியது. 1824 ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் ரத்தாகியது. ஆனால் அதற்கும் 1825-ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்துக்கும் இருந்த வேறுபாடு இதுதான். முதல் சட்டம் தொழிலைத் தடை செய்யும் சங்கமமைத்த குற்றச்சாட்டுக்குப் "பொது நீதி அல்லது நிறைவேற்றப்பட்ட சட்டத்தின் கீழ்"[1] வழக்குத் தொடர முடியாது என்று இருந்தது. இரண்டாவது சட்டத்தில், பொது நிதியைப் பற்றிய குறிப்பு இல்லை. எனவே தொழிலாளர்களை, ஊதிய விகிதம் அல்லது வேலை நேரம் இவற்றிற்காகப் பேரம்செய்வதைத் தவிர வேறு காரணங்களுக்காகச் சங்கம் அமைத்தால் பொது நீதிப்படி வழக்குத் தொடர முடியும்.[2] வேலை நிறுத்தம் செய்பவர்கள் வேலைக்குப் போக விரும்புவோரை இடையூறு செய்வதும், வேறு வழியில் தடை செய்வதும் கூடாது என்றும் அச் சட்டம் திட்டமாகக் கூறியது.

1824 க்குமேல் தொழிலாளர் சங்கங்கள் இரகசியமமாக நடக்கவில்லை. புதிதாகப் பல சங்கங்கள் தோன்றின. ஆனால் அவற்றில் பல நெடுநாள் இருக்கவில்லை. முன்னர்ச் சட்ட விரோதமாக நடந்த பல சங்கங்கள் இப்போது ஒளிவு மறைவின்றி நடந்தன. இச் சங்கங்களின் ஸ்தாபகர்களுக்கு நிர்வாகக் கலையில் அனுபவமில்லை. பல சங்கங்களில் பின்னர் ஏற்படக்கூடிய வேலை நிறுத்தக் காலங்களில் அவர்களைக் காப்பாற்றப் பயன்படவென நிதி ஒன்றை உறுப்பினர்கள் சந்தா செலுத்திச் சேர்த்து வைத்தனர். தவிர்க்கமுடியாத அவ் வேலை நிறுத்தம் தோன்ற, இருந்த பணம் செலவழிந்த பின், தொழிலாளர்கள் வேலைக்குத் திரும்பி வந்து சேர்ந்தனர். சங்கத்தின் வாழ்வும் அதனுடன் முடிந்தது.

1 Under common or statute law.

2 சட்டத்தின் அப்போதைய நிலை திருப்திகரமாக இல்லை. பொது நீதியின் கீழும் பிற காலங் கடந்த சட்டங்களின் கீழும் சங்கத்தில் சேர்ந்ததற்கு வழக்குகள் தொடரப்பட்டன. 1834-ல் டார்செஸ்டர் (Dorchester), அசைஸஸ் (Assizes) நீதி மன்றத்தில் ஆறு விவசாய ஊழியர்களுக்கு அவர்கள் அமைத்த சங்கத்தில் 'சட்ட விரோதமாகப் பிரமாணம் செய்வித்ததற்காக' ஏழாண்டுக்கு நாடு கடத்தல் தண்டனை அளிக்கப்பட்டது. பொது மக்களது ஆத்திரம் மிகுந்திருந்தபோதும் தண்டனைக் காலத்தில் நான்கு ஆண்டுகள் கழித்துத்தான் அவர்களை மன்னித்து இங்கிலாந்துக்குத் திரும்பிவர அனுமதி அளிக்கப்பட்டது.

1829 க்குப்பின் பல ஆண்டுகளுக்குப் பல ஊர்களில் இருந்த சிறு தொழிலாளர் சங்கங்களைப் பெரிய அமைப்புகளாக இணைக்க முயற்சிகள் செய்யப்பட்டன. ஐக்கிய அரசின் பெரும் பொதுச் சங்கம் (Grand General Union of the United Kingdom), தொழிலாளர் பாதுகாப்புக்கான தேசீயச் சங்கம் (National Association for the Protection of Labour), இவ்விரண்டும் சிற்சில காலம் நன்கு நடந்தன. இதைவிடப் பெரியதொரு அமைப்பு, 1834-ல் ராபர்ட் ஓவனது (Rabert Owen) முயற்சியால் அமைக்கப்பட்ட பெருந் தேசீய இணைக்கப்பட்ட தொழிலாளர் சங்கம் (Grand National Consolidated Trade Union). 1832 ஆம் ஆண்டு நிறைவேறிய பாராளுமன்றச் சீரமைப்புச் சட்டம் (Reform Act) தொழிலாளர்களுக்கு ஏமாற்றத்தை அளித்ததால் ஒரு வேளை இச் சங்கத்துக்குச் தாற்காலிகமாக அமோகமான ஆதரவு கிடைத்திருக்கலாம். பெரும் தேசீய சங்கத்தின் உறுப்பினர்களின் எண்ணிக்கை ஒரு மிலியனை எட்டியதாகக் கூறப்படுகிறது. கடைசியில் சமுதாயத்தின் அமைப்பையே மாற்றித் தொழிலாளர்களுடைய அக்கறைக்கேற்றவாறு சமூகத்தைச் சீரமைப்பதே அதன் குறிக்கோள்; அக் குறிக்கோளையடைய அது வேலை நிறுத்தத்தைப் பயன்படுத்தும். ஆனால், பெரும் தேசீய சங்கங்கள் அதன் உறுப்பினர்கள் எதிர்பார்த்த அளவுக்குத் திருப்தி அளிக்கவில்லை; எனவே அது மூடப்பட்டது. அதன்பின் பல ஆண்டுகளுக்குத் தொழிற் சங்கங்கள் மீது தொழிலாளர்கள் நம்பிக்கை இழந்தனர்போல் தோன்றிற்று. சில சங்கங்கள் கலைக்கப்பட்டன. பிறவற்றின் உறுப்பினர் எண்ணிக்கையும் நிதித் தொகையும் குறைந்து வந்தன. தொழிலாளர்கள் அரசியல் நடவடிக்கைகளில் மீண்டும் ஈடுபட்டு மக்கள் உரிமைச் சாசன இயக்கத்தை (Chartist Movement) ஆதரித்தனர். இவ்வியக்கத்தினின்று தொழிலாளர் சங்கங்கள் ஒதுங்கி நின்றன.

1843 லிருந்து மறுபடி தொழிற்சங்க இயக்கம் பரவலாயிற்று. புதுச் சங்கங்கள் தோன்றின. அது மட்டுமன்றி அவற்றின் குறிக்கோள், அதை அடைய அவை கையாண்ட வழி, அவற்றின் அமைப்பு இவற்றிலும் மாறுதல்கள் ஏற்பட்டன. சிலவற்றில் உறுப்பினர்கள் முதலாளிகளுக்கு எதிராக வேலை நிறுத்தத்தைக் கையாள்வதை விரும்பவில்லை; வேறு வழிகளில் தொழிலாளர்களுடைய நிலைமையை உயர்த்த முயற்சிகள் செய்யப்பட்டன. பொறியியல் தொழிற்சாலைகளில் (Engineering industry) நிறுவப்பட்ட பல சங்கங்கள் 1851-ல் இணைந்து இஞ்சினீயர்களின் இணைக்கப்பட்ட சங்கம் (Amalgamated Society of Engineers) தோன்றியது. அதன் நிர்வாக அமைப்பு நன்றாக இருந்தமையால் அது இன்றும் நடந்து வருகிறது. முதலாளிகளுடன் ஏற்பட்ட தகராறுகளைப் பேச்சு வார்த்தைகள் மூலமும் தேவையானல் மத்தியஸ்தத்தினாலும் தீர்ப்பதை அது ஆதரித்தது.

அதன் நிதித்தொகை நிறைய இருந்ததால் நிறைய அலுவலர்களை அது நியமித்து வேலை நடத்தியது. நாளடைவில் வேறு தொழில் களிலும் இச்சங்கத்தின் அமைப்பின் அடிப்படையில் இணைக்கப்பட்ட யூனியன்கள் தோன்றின. அக்காலத்தில் தோன்றிய யூனியன்கள் சந்தா நிறைய வசூலித்தன. வேலையின்மை, வேலை நிறுத்தம் ஆகியவை ஏற்படும்போது உறுப்பினர்கள் பெறும் உதவித் தொகையைப் போலவே நோய் வாய்ப்படும்போதும் இறக்கும்போதும் உறுப்பினரும் அவர் குடும்பமும் பெறும் உதவித் தொகையும் அவசியம் என அவை கருதியதால் இருவகையிலும் அவை உறுப்பினர்களுக்கு உதவின. பழைய யூனியன்களின் அமைப்பில் இது போல் தோழமை உதவியும், தொழில் விஷயமான உதவியும் இரண்டும் இணைந்திருந்தது ஒரு முக்கியக் குணாதிசயமாகும். இந்த யூனியன்களின் உறுப்பினர்கள் வேலை நிறுத்தத்தை அநேகமாக ஆதரிக்கவில்லை. உடல் நலம் குன்றியபோது உதவி கிடைக்கும் என்று எண்ணிச் சந்தாத் தொகை செலுத்திய பலர் இத் தொகை நெடுநாள் நடக்கும் வேலை நிறுத்தங்களில் கரைந்துபோவதை விரும்பவில்லை.

1860க்குப் பின் பத்து ஆண்டுகளில் தொழிலாளர் சங்கங்களின் நடவடிக்கைகள் மீண்டும் அதிகரித்தன. அவற்றின் சக்தி பெருகுவதை முதலாளி வர்க்கம் வெறுத்தது. எப்போதாவது வேலை நிறுத்தங்களும் ஓரிரண்டு பலாத்காரச் சம்பவங்களும் நேர்ந்தன. அவற்றிற்குச் சங்கங்கள் பொறுப்பாக இல்லை. அவை அச் சம்பவங்களை வன்மையாகவும் கண்டித்தன. எனினும் இவற்றைச் சாக்காகக் கொண்டு தொழிலாளர் சங்கங்களை ஒடுக்க முயற்சிகள் நடந்தன. 1867-ல் அவற்றின் நடைமுறையை ஆராய அரசர் ஆணைக்குழு ஒன்று (Royal Commission) அமைக்கப்பட்டது. பாராளுமன்றத்தில், கூட்டுச்சங்கச் சட்டங்கள் மறுபடி பின்பற்றப்படவேண்டும் என்று சில உறுப்பினர்கள் தம் விருப்பத்தைத் தெரிவித்தனர்.

முன்னர் முதலாளிகளுக்கும் தொழிலாளிகளுக்கும் இடையே இருந்த நட்புறவைத் தொழிற்சங்கங்கள் அழித்துவிட்டன என்று அவற்றை எதிர்த்தவர்கள் கூறினர். (அதிசயமான இக் குற்றச் சாட்டை விடுத்தவர்கள் எந்தக் காலத்தில் அத்தகைய நட்புறவு நிலவி வந்தது என்பதைத் தெரிவிக்க வில்லை.) தொழிலாளர் சங்கங்களால் தொழிலாளர்கள் குணக்கேடு அடைந்துவிட்டனர். அவற்றால் அவர்களுக்கு வருமான விஷயத்தில் இலாபம் ஒன்றுமில்லை. வேலை நிறுத்தத்துக்குச் சங்கங்களே நேரிடையான காரணம். அவற்றின் விதிகள் தொழில்களுக்குத் தடையாக இருக்கின்றன என்றெல்லாம் அவர்கள் குற்றம் சாட்டினர். இக் குற்றச்சாட்டுகள், அவர்கள்

உள்ளத்திலிருந்த தீய எண்ணங்களின் விளைவு என்பதைக் கூறத் தேவையில்லை. உண்மையில் சான்றுகள் இருந்தாலொழிய இக் குற்றச் சாட்டுகளின் அடிப்படையில் சங்கங்களுக்கு எதிராகச் சிபாரிசுகள் செய்துவிட முடியாது. சங்கங்களின் ஆதரவில் ஆணைக் குழுவிடம் ஒரு முறையீடு செய்யப்பட்டது. 1825ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் சில குறிக்கோள்களோடு தோன்றிய சங்கங்களுக்கு மட்டும் அனுமதி அளித்தது. எனவே இப்போதுள்ள சங்கங்கள் பலவற்றின் குறிக்கோள்களும் நடவடிக்கைகளும் சட்டவிரோதமாக இருந்தன. மேலும் 1825ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் நிதி சேர்ப்பதற்குச் சொத்துக்கள் வைத்திருப்பதற்குக் குறிப்பாக அனுமதி தரவில்லையாதலின் சங்கங்கள் தம் அலுவலர்களின் நல்ல குணத்தை நம்பி வாழவேண்டியிருந்தது. சங்கத்தின் பொருளாளர் சங்கத்தின் பணத்தைக் கையாடினால் அவர் மீது வழக்குத் தொடரமுடியாதிருந்தது. சில தொழிற்சங்கங்கள் தம் நிதியைப் பாதுகாக்க வேண்டி 1855ஆம் ஆண்டைய தோழமைச் சங்கச் சட்டத்தின்கீழ்ப் பதிவாகியிருந்தன. 1867-ல் ஒரு வழக்கில் அது சட்டவிரோதமானது எனத் தீர்ப்பாயிற்று.

ஆணைக்குழுவின்முன் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட சான்றுகளின் விளைவாக அதன் அறிக்கைகள் அதை அமைத்தவர் எதிர்பார்த்ததற்கு எதிராக அமைந்தன. அதன் பெரும்பாலோர் அறிக்கை (Majority report) முழுவதும் சங்கங்களின் பக்கமேயிருந்தது என்று கூறமுடியாது. ஆனாலும், வேலை நிறுத்தம் செய்யும் மனோபாவத்தினால் ஒரு சங்கத்தினுடைய சக்தி அதிகமாவதில்லை என்று கூறிவிட்டது. கூட்டுச் சங்கச் சட்டங்களைத் தளர்த்துவது, தொழிற்சங்கங்களைப் பதிவு செய்வது, அவற்றின் பணத்துக்குப் பாதுகாப்பளிப்பது, தோழமை உதவி (friendly benefits), தொழில் முறை உதவி (trade benefits) இவ்விரண்டுக்கான தொகைகளைத் தனித்தனியாக வைத்திருப்பது ஆகியவை இதன் சிபாரிசுகள். திருவாளர்கள் ஹாரிஸன் (Harrison), ஹ்யூஸ் (Hughes), பீஸ்லி (Beesley) ஆகியோர் அளித்த சிறுபான்மையோர் அறிக்கை சங்கங்களை மேலும் ஆதரித்தது. சங்கம் பலப்படும்போது வேலை நிறுத்தம் செய்யும் மனோபாவம் குறைகிறது; பெரிய சங்கங்கள் தொழில்கள் நிலையாக நடக்க உதவுகின்றன; பலாத்காரச் சம்பவங்கள் தொழிற்சங்கமில்லாத இடங்களிலும், அவை பலமற்றிருக்கும் இடங்களிலும்தான் ஏற்படுகின்றன என்று அது கூறியது. சங்க நிதியைத் தனித்தனியாகப் பிரித்தால் வேலை நிறுத்தம் செய்ய ஊக்கம் உண்டாகும்; எனவே அவ்வாறு பிரிக்கக்கூடாது என்றும் கூட்டுச்சங்கச் சட்டங்களை அடியோடு நீக்கவேண்டும் என்றும் சங்கங்களைப் பதிவு செய்யவும் அவற்றின் பணத்தைப் பாதுகாக்கவும் வழி செய்யவேண்டும் என்றும் சிறுபான்மையோர் அறிக்கை சிபாரிசு செய்தது.

தாற்காலிகமாகத் தொழிலாளர் சங்க (நிதிப் பாதுகாப்பு)ச் சட்டம் (Trade Unions [Protection of Funds] Act) 1869-ல் அவற்றின் பணத்தைப் பாதுகாக்க நிறைவேற்றப்பட்டது. ஆனால், ஆணைக் குழுவின் பணியின் முக்கிய விளைவு, சிறுபான்மையோர் அறிக்கையை அடிப்படையாகக் கொண்டு 1871-ல் நிறைவேற்றப்பட்ட தொழிலாளர் சங்கச்சட்டம்தான் (Trade Union Act, 1871). தொழிலுக்குத் தடையாக உள்ளது என்பதற்காக ஒரு சங்கத்தின் குறிக்கோள்கள் சட்ட விரோதமானவை ஆகிவிடமாட்டா என்று அது கூறியது. தோழமைச் சங்கங்களின் பதிவாளரிடம் (Registrar of Friendly Societies) தொழிலாளர் சங்கங்களைப் பதிவு செய்ய உரிமையுண்டு; ஆனால் கட்டாயமில்லை. பதிவாளரிடம் அதற்காகச் சங்க அலுவலகத்தின் விலாசத்தைத் தெரிவித்து, ஆண்டுதோறும் அதன் செலவுகள் கையிருப்புப் பற்றிய விவரப்பட்டியல் ஒன்றைச் சமர்ப்பிக்க வேண்டும். பதிவான தொழிலாளர் சங்கங்கள் நிலம், கட்டடங்கள் ஆகியவற்றை வைத்திருக்கலாம்; வழக்குத் தொடரலாம்; வழக்குகளில் பிரதிவாதம் செய்யலாம். சங்கத்தின் பொருளாளரும் பிற அலுவலர்களும்தாம் பெற்றுக்கொண்ட சங்கப் பணத்துக்குச் சரியாகக் கணக்குக் காண்பிக்க வேண்டும். அத்தொகைகளைக் கையாடல் செய்தவர்கள்மீது வழக்குத் தொடரலாம். துரதிர்ஷ்டவசமாகத் தொழிலாளர்களுக்கு இச் சட்டம் அளித்த இணையும் உரிமையை அதே சமயம் நிறைவேற்றப்பட்ட கிரிமினல் சட்டத்திருத்தம் (Criminal Law Amendment Act) ஒன்று மில்லாமல் செய்துவிட்டது. அதன்படி மறியல் செய்தல், பிற தொழிலாளரைப் பயமுறுத்துதல் ஆகியவற்றுக்குப் பலத்த தண்டனை விதிக்கப்பட்டது. சட்டம் இவ்வாறிருக்கும்போது வேலை நிறுத்தம் வெற்றியோடு நடப்பது இயலாது.

அடுத்த சில ஆண்டுகள் மறியல் செய்த குற்றத்துக்காகப் பல தொழிலாளர்கள் தண்டனைக்குள்ளானார்கள். இச் சட்டத்தை மாற்ற வேண்டுமென்று பலத்த ஆட்சேபம் இருந்தது. கிளாட்ஸ்டன் (Gladstone) இதை ஒப்புக்கொள்ளாததால் அவரது கட்சி, தொழிலாளர்களின் ஆதரவை 1874 பொதுத் தேர்தலில் இழந்தது. லிபரல் கட்சியினர் (Liberals) செய்ய மறுத்ததை கன்ஸர்வேடிவ் கட்சியினர் (Conservatives) செய்தனர். 1875-ல் சதி மற்றும் சொத்துப் பாதுகாப்புச் சட்டப்படி தொழில் தகராறு சம்பந்தமாக இருவர் அல்லது அதற்கதிமான நபர்கள் எடுத்துக்கொண்ட அல்லது திட்டமிட்ட எந்த நடவடிக்கையும், அதே நடவடிக்கையை ஒருவர் மட்டும் செய்தால் குற்றமாகாது என்றால் - சட்டப்படி தண்டிக்கப்படக் கூடிய சதி செய்யலாகாது என்று ஏற்பாடாயிற்று. இச் சட்டத்தின் விளைவால் 'அமைதியான மறியலுக்கு' (peaceful picketing) சட்ட அனுமதி கிடைத்தது. முதலாளிகளுடன் பேரம்செய்யும் உரிமையும் அவ்

வுரிமையைப் பலப்படுத்த வேலை நிறுத்தம் செய்யும் உரிமையும் தொழிலாளருக்கு உண்டு என்று சட்டம் கடைசியில் ஒப்புக்கொண்டது.

1876ஆம் ஆண்டு வந்த தொழிலாளர் சங்கச் சட்டம் 1871ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தின் சங்கங்கள் பதிவாவது பற்றிச் சில திருத்தங்கள் கொண்டுவந்தன. அத்தொழிலாளர் சங்கம் கேட்டுக்கொண்டாலோ, சட்டப்படி விவர அறிக்கைகளைச் சமர்ப்பிக்காவிட்டாலோ, அன்றி அச் சங்கம் மூடப்பட்டுவிட்டாலோ மட்டும் அச் சங்கத்தின் பதிவைத் தோழமைச் சங்கங்களின் பதிவாளர் ரத்து செய்யலாம் என்று அச் சட்டம் கூறியது.

1870க்குப்பின் பத்து ஆண்டுகளில் புதுச் சங்கங்கள் பல தோன்றின. அப்போது ஏற்பட்ட வாணிபப் பெருமந்தம் அவற்றை மிகவும் பாதித்தது. வேலையின்மை பெருகியது; ஊதியங்கள் குறைந்தன; சங்க உறுப்பினரின் எண்ணிக்கையும் சங்க நிதிகளும் மிகவும் குறைந்தன. இதைத் தாங்கமுடியாமல் சில சங்கங்கள் மறைந்தன; ஆனால், பெரும்பான்மையான சங்கங்கள் பிழைத்தன. இந்தக் காலத்தில் தோன்றிய புதுச் சங்கங்களில் மிகவும் குறிப்பிடத்தக்கது 1872-ல் ஜோசப் ஆர்ச் (Joseph Arch) விவசாயத் தொழிலாளிகளுக்காக நிறுவிய சங்கமாகும். சில காலத்துக்கு அதில் பல உறுப்பினர்கள் இருந்தனர். ஆனால் நிலச் சொந்தக்காரர்களுக்கு எதிராக அது போரிட முடியவில்லை. நாட்டுப்புறத்தில் நிலம் வைத்திருந்த நிலச்சுவான்தார்கள், மதகுருக்கள், விவசாயிகள் அனைவரும் தம் முழு மூச்சுடன் அதை எதிர்த்தனர். 1894-ல் அச்சங்கம் மூடப்பட்டது ஏழைப் பயிர்த்தொழிலாளிகள் துர்ப்பாக்கியமாகும். பயிர்த்தொழிலாளிகளைக் கொண்ட சங்கங்களை மறுபடி துவக்க ஜார்ஜ் எட்வர்ட்ஸ் (George Edwards) சில ஆண்டுகளுக்குப் பின் முயன்றார். கிழக்கு மாவட்டங்களில் பயிர் வேலை செய்வோர் சங்கம் (The Eastern Counties Agricultural Labourers' Union) அமைக்கப்பட்டது. 1914-ல் வெற்றியுடன் பல வேலை நிறுத்தங்கள் நடந்தன. 1914 - 18 போரின்போது அரசாங்கம் விவசாயத்தின்மீது கட்டுப்பாடுகள் விதித்ததால் தாற்காலிகமாக இவ்வியக்கத்தின் வலிமை குன்றியது. ஆனால் போர்முடிந்ததும் பயிர் வேலை செய்வோரின் தேசீயச் சங்கம் (National Union of Agricultural Workers) தோன்றியது.

அதுவரை தொழிலாளர் சங்கங்களை முக்கியமாகப் பயிற்சி பெற்ற தொழிலாளர்களே (skilled workers) அமைத்தனர். பயிற்சி பெருதவர்களின் சங்கங்களை அமைக்க 1880க்குப்பின் முயற்சி செய்யப்பட்டது. இதில் பல தடங்கல்கள் இருந்தன. அவர்களின் பொது அறிவு மிகக் குறைந்தாக இருந்ததால் போலும், அவர்களுக்குச் சங்கங்களின்மீது நம்பிக்கையில்லை. அவர்களுடைய ஊதியம் மிகக் குறை-

வாதலின் நிறையச் சந்தா செலுத்த முடியவில்லை. தவிர வேலை நிறுத்தக் காலங்களில் அவ் வேலையில் வேறு தொழிலாளர்களை முதலாளிகள் நியமிப்பது பயிற்சி பெருத தொழிலாளர்கள் விஷயத்தில் எளிது. இருந்தபோதிலும் இத் துறையிலும் சங்க இயக்கம் முன்னேறியது. துறைமுகத் தொழிலாளர், எரிவாயுத் (gas) தொழிலாளர்கள், பிற பயிற்சி பெருத தொழிலாளர்கள் ஆகியோரின் சங்கங்கள் அமைக்கப்பட்டன. 1889 ஆகஸ்டில் எரிவாயுத் தொழிலாளர்கள், ஜான் பர்ன்ஸ் (John Burns), டாம் மான் (Tom Mann), பென் தில்லட் (Ben Tillet), வில் தார்ன் (Wil Thorne) ஆகியோரின் தலைமையில் வேலை நேரங்களைக் கணிசமாகக் குறைக்கவேண்டுமென்று கோரி, வேலை நிறுத்தம் ஏதுமின்று வெற்றி கண்டனர். 1888-ல் ஆனி பெசன்ட் (Annie Besant) நடத்திய தீக்குச்சி வேலையிலிருந்த பெண் தொழிலாளர்களின் வேலை நிறுத்தம் நிகழ்ந்தது. அப் பெண்களிடம் பணமும் இல்லை ; நல்ல நிர்வாக அமைப்பும் இல்லை. எனினும் பொதுமக்கள் ஆதரவு நிறைய இருந்ததால் அவர்களுக்கு உதவிப் பணம் திரட்டப்பட்டது. அவர்கள் கோரிய சலுகைகளை, முதலாளிகள் கொடுத்துவிட்டனர். 1889ஆம் ஆண்டு கோடைகாலத்தில் லண்டன் துறைமுகத்துக் (Port of London) கப்பல் துறைத் தொழிலாளர்கள் மணிக்கு ஆறு பென்னியாவது ஒவ்வொருவருக்கும் குறைந்தபட்சக் கூலிவேண்டும் என்பதற்காக வேலை நிறுத்தம் தொடங்கினர்; பொது மக்கள் ஆதரித்தனர்.[1] வேலை நிறுத்தம் வெற்றி பெற்றது. இதன் விளைவாகப் பிற துறைகளில் பயிற்சி பெருத தொழிலாளர்களின் சங்கங்கள் தோன்றின.

இருப்புப்பாதைத் தொழிலாளிகளின் சங்கங்கள் காலம் தாழ்த்துத் தான் தோன்றின. முதல் இருப்புப்பாதைத் தொழிலாளர் சங்கம் 1871-ல் அமைக்கப்பட்டது. 1890-ல் தான் இருப்புப்பாதை ஊழியர்களின் இணைக்கப்பட்ட சங்கம் (Amalgamated Society of Railway Servants) தோன்றியது. அந்நூற்றாண்டின் இறுதிவரை இருப்புப் பாதைத் தொழிலாளர்களில் ஏழில் ஒருவர்தான் இச்சங்கத்தில் அங்கம் வகித்தனர். 1896-ல் இணைக்கப்பட்ட சங்கம் வேலை நிலவரங்களை அபிவிருத்தி செய்யத் தன் கோரிக்கைகளை வெளியிட்டது: நாளுக்குப் பத்துமணிநேர வேலை, வாரத்துக்கு இரண்டு ஷில்லிங் ஊதிய உயர்வு ஆகியவை கோரப்பட்டன. இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகள் இவற்றை நிராகரித்ததோடு சங்கத்தை அங்கீகரிக்கவும் மறுத்து விட்டன. வேலை நிறுத்தம் நடந்துவிடும்போல் இருந்ததால் அரசாங்கம் குறுக்கிட்டது. சமரசக் கழகங்கள் (Conciliation Boards)

[1] துறைமுகத் தொழிலாளர்களின் வேலை நிறுத்த நிதி, உள்நாட்டு வெளிநாட்டு ஆதரவாளர்களிடமிருந்து திரட்டப்பட்டுச் சரி செய்யப்பட்டது. மொத்தம் கிடைத்த 48,000, பவுன்களில் ஆஸ்திரேலியாவிலிருந்து மட்டும் 30,000 பவுன்கள் கிடைத்தன.

நிறுவப்பட்டன. கம்பெனிகள் சங்கத்தை அங்கீகரிக்குமாறு கட்டாயப் படுத்தப்பட்டன. சமரசக் கழகங்கள் சரியாகப் பணியாற்றவில்லை. 1911-ல் ஒரு வேலை நிறுத்தம் நடந்தது. தொழிலாளர்களின் குறைகளைக் கவனிக்க ஓர் அரச ஆணைக் குழு நியமிப்பதாக வாக்களிக்கப் பட்டதும்தான் அது முடிந்தது. கம்பெனிகள் சமரசக் கழகங்களின் அமைப்பில் மாறுதல்கள் செய்யப்படுவதை ஒப்புக்கொண்டதும் அடுத்த ஆண்டில் மறுபடி தகராறு தோன்றுவது தவிர்க்கப்பட்டது. 1921 ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தின்கீழ் (இதன் விவரம் வேறிடத்தில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது) இருப்புப்பாதைகளில் தொழிலாளர் தகராறுகளைத் தீர்க்க அமைக்கப்பட்ட கழகத்தில் தொழிலாளர் சங்கப் பிரதிநிதிகளும் பங்கு கொண்டனர். அதனால் சங்கங்களின் அங்கீகாரம் நிச்சயமாகிவிட்டது.

பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் அமைக்கப்பட்ட தொழிலாளர் சங்கங்களுக்கும் இதற்குமுன் தோன்றியவற்றிற்கும் குறிக்கோள்களில் மாறுபாடு இருந்தது. புதுச் சங்கங்கள் உறுப்பினர்களுக்குத் தோழமை உதவிகள் தரவில்லை. நோயாளிகள், வேலையற்றவர், முதியோர் ஆகியோருக்கு உதவுவது அரசாங்கத்தின் பொறுப்பெனக் கருதப்பட்டது. 1867-ல் நகரத்திலிருந்த தொழிலாளிகளுக்கும் 1884-ல் விவசாயத் தொழிலாளர்களுக்கும் பாராளுமன்றத் தேர்தல்களுக்கான வாக்குரிமை அளிக்கப்பட்டது. எனவே நேரடி அரசியல் நடவடிக்கைமூலம், இவ்வுதவிகளைப் பெறத் தொழிலாளர்கள் முயலவேண்டுமெனப் புதுத் தொழிலாளர் சங்கத்தை அமைத்தவர்கள் எண்ணினர். புது முறைத் தொழிற்சங்க இயக்கத்தின் (New Unionism) கொள்கைகளை ஆதரிக்கும் அபேட்சர்களுக்குப் பாராளுமன்றத் தேர்தல்களில் சங்கங்களின் ஆதரவு கிடைத்தது. அத்தகைய அபேட்சகர்கள் சாதாரணமாக லிபரல் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள். சிலசமயம் தம்மை 'லிபரல்-தொழிற்கட்சியாளர்' (Liberal-Labour) என்று அழைத்துக்கொண்டனர். 1893-ல் பிற கட்சிகளினின்று தனியாக இருந்து தனிக் குறிக்கோள்களைக் கொண்ட தனித் தொழிற்கட்சியைத் (Independent Labour Party)[1] தொடங்க நிச்சயமாயிற்று. அரசாங்க நடவடிக்கைமூலம் உழைப்போருக்கு நன்மை செய்வதும் சமூகத்தைப் பொது உடைமை (Socialism) அடிப்படையில் மாற்றியமைப்பதும் உடனடியான அதன் குறிக்கோள்களாகும்.

இருபதாம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் தொழிலாளர் சங்க இயக்கத்தை இரண்டு நிகழ்ச்சிகள் மிகவும் தீவிரமாகப் பாதித்தன. 1900-ல் டாஃப் வேல் ரெயில்வே கம்பெனி (Taff Vale Railway

[1] தனித் தொழிற்கட்சி, பின்னர் பாராளுமன்றத் தொழிற்கட்சி (Parliamentary Labour Party) ஆகியவற்றின் வளர்ச்சியை விவரிப்பது இந்நூலின் எல்லைக்கு அப்பாற்பட்டது.

Company) தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்தனர். இருப்புப் பாதைத் தொழிலாளர் இணைப்புச் சங்கத்தின்மீது ரெயில்வேக் கம்பெனி நஷ்ட ஈட்டுக்காக வழக்குத் தொடர்ந்தது. 1871 ஆம் ஆண்டின் தொழிற்சங்கச் சட்டம், 1875-ன் சொத்துப் பாதுகாப்புச் சட்டம் இவற்றால் தனக்குப் பாதுகாப்பு உண்டு என்று இணைப்புச் சங்கம் எண்ணியது.[1] ஆனால் கம்பெனிக்குச் சங்கம் நிறைய நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவேண்டுமென நீதிமன்றம் உத்தரவிட்டுவிட்டது. தொழிற்சங்கங்களில் தாங்கமுடியாத ஒரு சூழ்நிலை இதனால் ஏற்பட்டு விட்டது. எவ்வளவு எச்சரிக்கையுடன் நடந்தாலும் ஒவ்வொரு வேலை நிறுத்தத்துக்கும் பிறகு வழக்குச் செலவிலும் நஷ்ட ஈட்டிலும் அவற்றின் நிதிகள் கரைந்துபோகும் நிலைமை ஏற்பட்டது.[2] 1906-ல் தொழில் தகராறுகள் சட்டப்படி (Trade Disputes Act) இதற்கொரு பரிகாரம் ஏற்பட்டது. சிவில் குற்றங்களுக்காக (torts) தொழிலாளர் சங்கங்கள்மீது வழக்குத் தொடரமுடியாது என இச் சட்டம் கூறியது; இதன்படி அமைதியான முறையில் மறியல் செய்வது அனுமதிக்கப்பட்டது. அவற்றால் அடிதடி நேராத வரையில் தொழிலைப்பாதிக்கும் நடவடிக்கைகளுக்கு அனுமதி உண்டாயிற்று. 1875 ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தினால் சதிக்கான கிரிமினல் பொறுப்பு விதிக்கப்பட்ட அளவுக்கு, அதற்கான சிவில் பொறுப்பின் அளவும் நிர்ணயமாயிற்று.

தொழிலாளர் சங்கத்துக்கு நேர்ந்த மற்றோர் இடையூறு அதன் அரசியல் நடவடிக்கைகள் சம்பந்தப்பட்டதாகும். சாதாரணமாகத் தொழிற் சங்கங்கள் தொழிற் கட்சியை ஆதரிக்கவெனத் தம் அங்கத்தினர்களிடம் பணம் வசூலித்து வந்தன. இருப்புப்பாதை ஊழியர்களின் இணைக்கப்பட்ட சங்கத்தின் உறுப்பினருள் ஒருவரான டபிள்யூ. ஆஸ்பர்ன் (W. Osborne) என்பவர் இவ்வுரிமையை எதிர்த்து வழக்காடினார். நீதி மன்றங்கள் கடைசியில் அவருக்குச் சாதகமாகத் தீர்ப்பளித்தன. 1871 ஆம் ஆண்டுச் சட்டமும் அதற்கான திருத்தங்களும் அரசியல் நடிவடிக்கைகளைப் பற்றிக் குறிப்பிடவில்லை. எனவே அவை தொழிலாளர் சங்கத்தின் நியாயமான வேலையன்று. இச்சட்டங்கள் அங்கீகரிக்காத நடவடிக்கைகளில் தொழிலாளர் சங்கங்கள் ஈடுபடலாகாது என்பது இத் தீர்ப்பின் அடிப்படைத் தத்துவமாகும். தொழிலாளர் சங்கங்கள் ஈடுபட்டிருந்த வேறு பல வேலைகளையும் நிறுத்தவேண்டிய அபாயம் இதன் விளைவாக ஏற்பட்டது. தொழி

[1] இச்சட்டங்களால் தொழிலாளர் சங்கங்கள் கூட்டுப் பங்கு நிறுவனங்கள் (Corporations) ஆகிவிடவில்லை; ஆனால் அவைமீது வழக்குகள் தொடரக்கூடுமாதலின் அவை கூட்டுப் பங்கு நிறுவனங்களின் குணத்தைப் பெற்றன என்பது இப்போது முடிவாயிற்று.

[2] இங்கிலாந்தில் எந்த முதலாளிகளும் டாஃப் வேல் தீர்ப்பைப் பயன்படுத்தி வழக்குத் தொடரவில்லை. வேல்ஸில் சில முதலாளிகள் அவ்வாறு செய்தனர்.

லாளர் சங்கக் காங்கிரஸ்கூடச் சட்ட விரோதமாகக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டது. தவிர தொழிற் கட்சியின் நிலைமையே ஆபத்தில் இருந்தது. பணக்காரர்கள் கன்சர்வேடிவ் அல்லது விபரல் கட்சிகளின் நிதிக்குப் பணம் செலுத்த வழியிருக்கிற அதே சமயம் தொழிலாளர்கள் தம் சங்கங்களின் மூலம் தொழிற் கட்சி நிதிக்குப் பணம் செலுத்த இயலாத நிலைமையில் சட்டம் அமைந்திருப்பது அநியாய மாகப் பட்டது. தொழிலாளர் சங்க (திருத்தச்) சட்டம் 1913-ல் இந் நிலையை மாற்ற வழிசெய்தது. தொழிலாளர் சங்கங்கள் அரசியலில் ஈடுபடவும் அதற்காக நிதி திரட்டவும் அனுமதிக்கப்பட்டன. ஆனால், அந் நடவடிக்கையை அங்கத்தினர்களின் வாக்குச் சீட்டெடுப்பில் பெரும்பாலானவர் ஆதரிக்க வேண்டும்; அரசியல் நிதி சங்கத்தின் பிற நிதிகளினின்று தனியாக வைத்திருக்கப்படவேண்டும்; எந்த உறுப்பினரும் சங்கத்துக்குத் தன் விருப்பத்தைத் தெரிவித்தபின் அரசியல் நிதிக்குப் பணம் செலுத்துவதை நிறுத்தி விடலாம்; இச் சலுகையைப் பயன்படுத்துபவர்கள் எவ்விதத் தண்டனைக்கும் உள்ளாகக் கூடாது.

இம் முடிவைத் தொழிலாளர் சங்கத்தை ஆதரித்தவர், எதிர்த்தவர் ஆக இருபாலரும் விரும்பவில்லை. சங்கங்களை ஆதரித்தவர்கள் இதை முழுவெற்றியாகக் கொள்ளவில்லை; எதிர்த்தவர்களோ அரசியல் நிதிக்குச் சந்தா செலுத்த விரும்பாதவர்களை அரசியலில் ஆர்வம் கொண்ட பிற உறுப்பினர்கள் மறைமுகமாகக் கட்டாயப்படுத்தக் கூடும் என்று வாதிட்டனர். 1926-ல் நடந்த பொது வேலை நிறுத்தத்தின் பிறகு 1927-ல் நிறைவேற்றப்பட்ட தொழில் தகராறுகள், தொழிலாளர் சங்கங்கள் சட்டத்தின்படி (Trade Disputes and Trade Unions Act) அரசியல் நிதிக்குப் பணம் செலுத்த விரும்பவில்லை என்று அத்தகைய உறுப்பினர்கள் தெரிவிக்கவேண்டும் என்ற நிலைமை மாறி விரும்பியவர்கள் அதற்குப் பணம் செலுத்த விரும்புகிறோம் எனறு தம் எண்ணத்தைத் தெரிவிக்க வேண்டும் என்று ஏற்பாடாயிற்று[1] 1913, 1927 ஆண்டுச் சட்டங்கள் இரண்டுக்குமிடையே இருந்த முக்கிய வேறுபாடு இதுதான். முதல் சட்டம் அரசியல் நடவடிக்கையைச் சாதாரணமானதாகவும், அதிலிருந்து விலகி நிற்பதை விதிவிலக்காகவும் கருதியது. இரண்டாவது சட்டத்தின் கொள்கை இதற்கு நேர்மாருக இருந்தது. இதன் முக்கிய விளைவு யாதெனில், சங்க நடவடிக்கைகளில் மிகவும் ஆர்வம் காட்டாதவர்களும் ஈடுபடாதவர்களும் பல நமூனுக்களில் கையெழுத்திட விரும்பாதவர்களுமான பல உறுப்பினர்கள் முந்திய சட்டத்தின்படி

[1] 'ஒப்பந்தத்துக்கு வெளியே போவதற்கு'ப் (Contracting out) பதில் 'ஒப்பந்தத்துக்கு உட்படுவது' (Contracting in) ஏற்பாடாயிற்று.

அரசியல் நிதிக்குப் பணம் செலுத்துவர்; பிந்திய சட்டத்தின்படி செலுத்தமாட்டார்கள்.

நேரிடையாகவோ, மக்களுக்கு கஷ்டம் விளைவிப்பதன்மூலமோ அரசாங்கத்தின்மீது நிர்ப்பந்தம் ஏற்படுத்தும் எண்ணத்துடன் நடக்கும் எந்த வேலை நிறுத்தமும், அது முதல் தோன்றியதாக இருப்பினும் சரி – அனுதாப வேலை நிறுத்தமானதாயிருப்பினும் சரி - சட்ட விரோதமானது என்று இச் சட்டம் கூறியது. அரசாங்க ஊழியர் சங்கங்கள் பிற தொழிலாளர் சங்க அமைப்புகளுடன் இணைவதும் தடை செய்யப்பட்டது. 1927 ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தைத் தொழிற்கட்சியும், தொழிலாளர் சங்கங்களும், அரசாங்கத்தில் அதிகாரத்தில் உள்ளவர்கள் தம் அரசியல் எதிராளிகளை ஒடுக்கச் செய்த சட்டம் அது என்று கூறி அதை எதிர்த்தனர். 1929-31-ல் நடந்த தொழிற்கட்சி அரசாங்கம் இச் சட்டத்தை நீக்க ஒரு மசோதாவைக் கொண்டுவந்தது ஆனல் இவ்வரசாங்கம் காமன்ஸ் சபையில் பெரும்பாலான வாக்குகளைப் பெற லிபரல் கட்சியின் ஆதரவை நாடி நின்றது. லிபரல் கட்சியினர் ஆதரிக்காததால் இம்மசோதா கைவிடப்பட்டது. 1945-ல் தொழிற்கட்சி அரசாங்கம் பதவி ஏற்ற போது 1927 ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் தோன்றவில்லையென்ருல் எவ்வாறிருக்குமோ அதேபோல வேறு எல்லாச் சட்டங்களும் சட்ட விதிகளும் இருக்கும் என்று கூறிய தொழில் தகராறு-மற்றும் தொழிற் சங்கச் சட்டம் ஒன்றை (Trade Disputes and Trade Unions Act) 1946-ல் நிறைவேற்றி 1927 ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தை ரத்து செய்தது

ஆண்களைவிடப் பெண் தொழிலாளர்களுக்குத் தொழிலாளர் சங்கங்களில் ஈடுபாடு குறைவு என்பது இங்குக் குறிப்பிடத்தக்கது. பெண் தொழிலாளர்களுடைய சங்கங்கள் அமைக்க எடுத்துக்கொண்ட முயற்சிகள் அநேகமாக வெற்றியளித்தபோதும் அவர்கள் பலர் இவ்வியக்கத்தில் அக்கறை கொள்ளவில்லை என்பதில் ஐயமில்லை. ஆண்களைவிடக் குறைவாக ஊதியம் பெறுவதால் சங்கச் சந்தா கட்ட அவர்களால் முடியவில்லை என்பது இதற்கொரு காரணம். இதைவிடப் பெண்கள் பலர் தொழில் அல்லது வாணிபத்தில் வேலை பார்ப்பதைத் தம் வாழ்க்கையில் நிரந்தரமான அம்சமாகக் கொள்ளாதது முக்கிய காரணமாக இருக்கலாம். மணம் புரிந்துகொண்டு குடும்பத்தை நடத்துவதை அவர்கள் விரும்புகின்றனர். அநேகர் அவ்வாறே செய்கின்றனர். அவர்கள் இன்ருே நாளையோ விட்டுவிடப்போகும் வேலையின் நிலவரத்தில் நிரந்தர அபிவிருத்தி ஏற்படுத்துவதில் அவர்கள் அக்கறை கொள்வதில்லை. தவிர தொழிற்சாலைச் சட்டங்களின்கீழ் (Factory Acts) பெண்களின் வேலை நிலவரத்தைச்

சீர்செய்யக் கட்டுப்பாடுகள் ஏற்படுத்தியுள்ளபடியால் அதற்காகத் தொழிற்சங்கங்களை நடத்தவேண்டிய தேவையும் குறைவே என்பதை இங்கு நினைவு கூரவேண்டும். தொழிற்சங்கங்கள் ஆண்கள் விஷயத்தில் சாதித்ததைத் தொழிற்சட்டங்கள் பெண்கள் விஷயத்தில் சாதித்து விட்டன.

உடல் உழைப்பாளிகள் மட்டுமின்றிப் பிற ஊழியர்களும் தொழிற் சங்கங்கள் அமைத்துள்ளனர். பொதுவாக அவ்வாறு பெயரிடப்படா விடினும் உண்மையில் தொழிற்சங்கங்களாக இயங்கும் அமைப்புகளை 'கறுப்பு அங்கி'த் ('black-coated') தொழிலாளர்களும் பிற தொழில்களில் ஈடுபட்டுள்ளோரும் (Professional men) ஏற்படுத்தியுள்ளனர். இதற்கு, நடிகர்கள், மருத்துவர், ஆசிரியர்கள், பத்திரிகைத் தொழிலாளிகள், பாங்கி எழுத்தர்கள் (bank clerks), ரெயில்வே எழுத்தர்கள், கடை ஆட்கள் (shop assistants), தல அரசாங்க ஊழியர்கள் (local government employees), சிவில் பணியாளர்கள் (civil servants) இவர்களின் சங்கங்கள் உதாரணமாகும்.

சமீபகாலத்தில் தொழிலாளர் சங்க இயக்கத்தில் தோன்றியுள்ள முக்கிய இயல்புகளில் ஒன்று பெரிய கூட்டமைப்புகளின் தோற்றமாகும். தொழிற்சங்கங்கள் முதலில் தோன்றியபோது போக்குவரத்து வசதிகள் வளர்ச்சியடையவில்லை. எனவே, தொழிற்சங்கங்கள் சிறியவையாக இருந்தன. அந்தந்த ஊரிலிருந்தோர் மட்டும் அவற்றில் அங்கம் வகித்தனர். ஆனால், நாளடைவில் சிறு தொழில் நிறுவனங்கள் இணைந்து நாடு முழுதும் பணியாற்றும் பெரிய நிறுவனங்கள் தோன்றியதும் முதலாளிகள் செய்தது போலவே தொழிலாளிகளும் இணைந்து தத்தம் உள்ளூர்ச் சங்கங்களைப் பெரிய அமைப்புகளின் கிளைகளாக மாற்றிக்கொண்டனர். 1889-ல் மகா பிரிட்டன் சுரங்கத் தொழிலாளர் கூட்டுச் சங்கம் (Miners' Federation of Great Britain) அமைக்கப்பட்டது. அடுத்த ஆண்டில் ஒரு பொறியியல் தொழிலாளர் கூட்டமைப்பும் (Engineering Federation), 1891-ல் அச்சுத் தொழிலாளர் கூட்டுச் சங்கமும் (Printing Trades Federation) அமைக்கப்பட்டன. 1892-ல் லண்டன் நகரில் கட்டடம் கட்டும் தொழிலாளர் சங்கங்களின் இணைப்பு ஒன்று தோன்றியது. 1913-ல் இருப்புப்பாதை ஊழியரின் தேசீயச் சங்கம் (National Union of Railwaymen) அமைக்கப்பட்டது; ஆனால், சில வகை இருப்புப்பாதை ஊழியர்கள் மட்டும் தம் சங்கங்களைத் தனியாகவே வைத்துக்கொண்டனர். இதற்கு உதாரணம், நீராவிப் பொறி இயக்குவோர், கரிபோடுபவர் (Locomotive Engineers and Firemen) ஆகியோர் சங்கமும், இருப்புப்பாதை எழுத்தர்கள் சங்கமுமாகும். தேசீயப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர் கூட்டுச் சங்கம் ஒன்று (National Transport Federation)

1911-ல் தோன்றியது. 1914-ல் சுரங்கத் தொழிலாளர், இருப்புப் பாதை ஊழியர், போக்குவரத்துத் தொழிலாளர் ஆகியோரின் முக்கூட்டு (Triple Alliance) அமைக்கப்பட்டது (போக்குவரத்துத் தொழிலாளரும், இருப்புப்பாதை ஊழியரும் சுரங்க ஊழியருக்கு ஆதர வளிக்காதபோது 1921-ல் இம் முக்கூட்டு முறிந்தது.) 1920-ல் சில சிறிய பொறித் தொழிலாளர் சங்கங்கள் பொறியாளர்களின் இணைக்கப் பட்ட சங்கத்துடன் (Amalgamaled Society of Engineers) சேர்ந்து இணைந்த பொறியாளர் சங்கம் (Amalgamated Engineering Union) தோன்றியது. இவ்வாறு தோன்றிய இணைப்புகள் பல. இவற்றில் சில, தன்னிச்சையான நிறுவனங்களின் நெருக்கமற்ற இணைப்புகள்; சில சக்திவாய்ந்த ஒரு மத்திய அமைப்பின்கீழ்க் கிளைகளாகப் பணி யாற்றும் சிறு சங்கங்களின் இணைப்புகள்; இவ்வாறு இவ்விணைப்புகள் பலதரப்பட்டன.

மகா பிரிட்டன் சுரங்க ஊழியர் இணைப்பு, பல மாவட்டச் சங்கங் கள் சேர்ந்ததாகும். பல ஆண்டுகளாகச் சுரங்க ஊழியர்கள் இவ் வமைப்பை விரும்பாததால், பிளாக்பூலில் (Blackpool) 1937-ல் நடந்த இவ்விணைப்பின் மகாநாடு ஒன்றில் சுரங்க ஊழியரனைவரும் கொண்ட ஒரே அமைப்பை ஏற்படுத்துவதென ஒரு தீர்மானம் நிறை வேறியது. உடனடியாக இதுபற்றிய நடவடிக்கை ஏதும் எடுக்கப் படவில்லை. 1944-ல் நாட்டிங்ஹாமில் (Nottingham) நடந்த மகா நாட்டில் இவ்விணைப்பில் அங்கம் வகித்த சங்கங்களைச் சேர்த்து ஒரு தேசீயச் சங்கம் அமைப்பது என்று ஏகோபித்து முடிவு செய்யப் பட்டது. சுரங்க ஊழியர்கள் வாக்கெடுப்பு (ballot) ஒன்றின் மூலம் இதை ஒப்புக்கொண்டதும் 1945 ஜனவரி முதல்நாள் அன்று சுரங்க ஊழியரின் தேசீய சங்கம் (National Union of Mineworkers) தோன்றியது.

1868-லேயே, தொழிலாளர் சங்கங்கள் முழுமையும் சட்டபூர்வ மாகு முன்னரே தொழிற்சங்கக் காங்கிரஸ் (Trade Union Congress) அமைக்கப்பட்டுவிட்டது. பெரும்பாலான தொழிலாளர் சங்கங்கள் இதில் அங்கம் வகிக்கின்றன. எனவே, அது பலவகைத் தொழிலாளர் களின் பிரதிநிதிகளைக் கொண்ட பார்லிமென்டாகத் தொழிலாளர் துறையில் விளங்குகின்றது. 1920-ல் அமைக்கப்பட்ட அதன் பொது மன்றம் (General Council) தொழிற்சங்கங்களுக் கிடையிலுள்ள தகராறுகளைத் தீர்த்துவைக்கிறது; இயக்கத்துக்கு முரண்பட்டு நடக்கும் சங்கங்களின் நடவடிக்கை பற்றி விசாரிக்கிறது; தொழிலாளர்களைப் பாதிக்கும் புது மசோதாக்களை ஆராய்ந்து வேண்டுவன செய்கிறது. தொழிலாளர் சங்கங்கள் இணைந்து செயல்பட வழி செய்கிறது.

தொழிலாளர் உலகில் இப்பொதுமன்றம் மிகவும் செல்வாக்குப் படைத்தது. ஆனால் பெரிய தொழிற்சங்கங்களில் சில, பிற சங்கங்களைப் பொதுமன்றம் சிறிதும் கட்டுப்படுத்துவதை விரும்புவதில்லை; தனித் தனிச் சங்கங்களைக் கட்டுப்படுத்துவது பொதுமன்றத்தின் பணியன்று; தொழிலாளரின் அக்கறைகளில் உள்ள முரண்பாடுகளை நீக்குவது தான் அதன் சரியான பணி என்பது இவற்றின் கருத்தாகும்.

சங்கங்கள் அமைக்கும் உரிமையைப் பெறவும் அவற்றிற்கு முதலாளிகளின் அங்கீகாரத்தைப் பெறவும் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் தொழிலாளர்கள் பாடுபட்டனர். இருபதாம் நூற்றாண்டின் மத்தியில் சில தொழிலாளர்கள் சங்கங்களில் சேராதிருக்கும் தம் உரிமையை நிலைநாட்ட முயற்சி செய்வதைக் காண்கிறோம். பல தொழிற்சாலைகளில் தத்தம் சங்கங்களில் அங்கம் வகிக்காதவருடன் வேலை செய்யப் பிற தொழிலாளிகள் விரும்பாததால், பல முதலாளிகள் தகராறுகளைத் தவிர்க்கச் சங்கத்தில் சேராதவர்களை (non-union men) வேலைக்கு வைக்கச் சில சமயம் மறுத்து விடுகின்றனர். சில தல மன்றங்கள் (Local Councils) தம் தொழிலாளர்கள் ஒரு சங்கத்தைச் சேர்த்திருக்கவேண்டும் என வற்புறுத்துகின்றன. ஆனால் இதில் அவை எப்போதும் வெற்றி பெறுவதில்லை. சங்கத்தில் சேராதவருக்கு ஆலையில் வேலையில்லையென்ற 'மூடிய ஆலை'க் (Closed Shop) கொள்கையைத் தொழிற்சங்கக் காங்கிரஸ் அதிகாரபூர்வமாக இன்னும் ஒப்புக்கொள்ளவில்லை; தொழிலாளர் அனைவரும் நூற்றுக்கு நூறு சங்க உறுப்பினராக இருக்கவேண்டும் என்ற கொள்கையைத் தன் குறிக்கோளாகக் கூறியுள்ளதே தவிர அதைக் கட்டாயமாகச் செயலாற்ற முற்படவில்லை.

26. தற்காலத்தில் ஆங்கிலக் கப்பல் தொழில்

(Modern British Shipping)

பதினேழாவது, பதினெட்டாவது நூற்றுண்டுகளில் ஆங்கிலக் கப்பல் தொழில் மிக உயர்ந்த நிலைமையில் இருந்ததற்குக் கடற்கடவுச் சட்டங்கள் எவ்வளவு தூரம் உதவின என்பதை ஏற்கெனவே ஆராய்ந்தோம். இதுபற்றி என்ன கருத்து வேற்றுமை இருந்த போதும், பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டின் முற்பாதியில் இச் சட்டங்கள் பயனற்றும் கடைசியில் நீக்கப்பட்டும் போன பின்னர் ஆங்கிலக் கப்பல் தொழிலின் வளர்ச்சி சிறிதும் குறையவில்லை என்பதில் சந்தேகமில்லை. அதன் பின்னரும் உலக நாடுகள் அனைத்திலும் பிரிட்டனே கப்பல் தொழிலில் முதலிடம் வகித்து வந்தது. அந் நூற்றுண்டின் முதற்சில ஆண்டுகளில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் வாணிபக் கப்பல் தொழிலின் வளர்ச்சி குறிப்பிடத்தக்கதாக இருந்தது. ஆனுல், 1861 - 5-ல் நடந்த உள்நாட்டுப்போரின் (Civil War)போது அமெரிக்கக் கப்பல்களில் பெரும் பகுதி அழிந்துபோயிற்று. அப்போது கப்பலோட்டுவதில் அவர்கள் இழந்த பெருமையை மீண்டும் பெறவில்லை.[1]

பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டில் கப்பல் அமைப்பிலே பல முக்கிய மாறுதல்கள் தோன்றின. முதல் நீராவி ரயில் தோன்றுவதற்குப் பல ஆண்டுகளுக்கு முன்னரே நீராவிக் கப்பல்கள் தோன்றின. 1802-லேயே, போர்த், கிளைட் கால்வாயில் (Forth & Clyde Canal) வில்லியம் சிமிங்டனுல் (William Symington) அமைக்கப்பட்ட

[1] இரும்புக் கப்பல்களின் தோற்றம் அமெரிக்கக் கப்பல் தொழிலை மிகவும் பாதித்தது. ஏனெனில் கப்பல் கட்டுவதற்கு வசதியாக அமெரிக்க இரும்பு, கரித் தொழில்கள் அமையவில்லை. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளில் கப்பல் கட்டும் செலவு இங்கிலாந்தில் உள்ளதைவிட அதிகம். ஆதலின், கப்பல் கட்டுவதைவிட இலாபகரமான தொழில்களில் அமெரிக்க மூலதனம் முதலீடு செய்யப்பட்டது.

‘ சார்லட்டி டண்டாஸ் ’ (Charlotte Dundas) என்ற நீராவிக் கப்பல் ஓடிக் கொண்டிருந்தது. நியூயார்க், ஆல்பனி நகரங்களுக்கிடையே (New York and Albany) ஹட்ஸன் நதி (Hudson) மீது, ராபர்ட் பல்ட்டன் (Robert Fulton) என்ற அமெரிக்கரால் நிர்மாணிக்கப் பட்டதும் பௌல்ட்டன் - வாட் பொறி (Boulton and Watt Engine) கொண்டதுமான கிளெர்மன்ட் (Clermont) என்ற கப்பல் 1807-ல் ஓடிற்று. 1812-ல் ஹென்ரி பெல் கட்டிய கப்பல் ஆகிய ‘ காமெட் ’ (Comet) மணிக்கு ஐந்து கடல் மைல்கள் (Knots)[1] வேகத்தில் பிரயாணிகளை ஏற்றிக்கொண்டு கிளைட் நதியில் ஓடிற்று. அடுத்த சில ஆண்டுகளில் பல பிரயாணிக் கப்பல்கள் கட்டப்பட்டன. கிளாஸ் கோவில் (Glasgow) 1815-ல் கட்டப்பட்ட ஒரு நீராவிக் கப்பல் லண்டன் வரை சென்று பின்னர் லண்டனுக்கும் மார்கேட்டுக்கும் (Margate) இடையே ஓடிற்று. 1819-ல் சவானு (Savannah) என்ற நீராவிக் கப்பல் அட்லான்டிக் பெருங்கடலைக் கடந்தது. 1819-ல் என்டர்பிரைஸ் (Enterprise) என்ற மற்றொரு நீராவிக்கப்பல் நன்னம் பிக்கை முனை வழியாக இந்தியாவுக்குச் சென்றது. அந்த ஆண்டு தான் ஸ்டாக்டன் டார்லிங்டன் இருப்புப்பாதை (Stockton-Darlington Railway) அமைக்கப்பட்டது. 1824-ல் ஜெனரல் ஸ்டீம் நாவிகேஷன் கம்பெனி (The General Steam Navigation Company) தோன்றிற்று.

முதன்முதலில் கட்டப்பட்ட நீராவிக்கப்பல்கள் பாய்க்கப்பல்களே (sailing vessels). அவற்றில் பொறிகளும் (engines) துடுப்புச் சக்கரங் களும் பொருத்தப்பட்டிருந்தன. எதிர்காற்றிருந்தாலும், காற்று இல்லாமலிருந்தாலும் பாய்க்கப்பல்கள் ஓட முடியாது. அப்போ தெல்லாம் பயன்படவேண்டும் என்று அவற்றுள் பொறிகள் அமைக்கப் பட்டன. காற்று சாதகமாக அடிக்கும்போது கப்பல்கள் பாய்விரித்து ஓடும். பிற சமயங்களில் நீராவிப் பொறி பயன்படுத்தப்படும். 1850-க்கு முன்னரே முழுதும் நீராவியால் இயங்கும் கப்பல்கள் கட்டப் பட்டன. அந்நூற்றுண்டின் இறுதியில்கூட, பிரிட்டனில் பதிவாகி யிருந்த பாய்க் கப்பல்களின் எண்ணிக்கை நீராவிக்கப்பல்களை விட அதிகம். ஆனால் நீராவிக்கப்பல்களின் எடை அளவு (tonnage) பாய்க் கப்பல்களின் எடை அளவைவிட அதிகமே.

பாய்க்கப்பலுக்கும் நீராவிக் கப்பலுக்குமிடையே இருந்த போட்டி யில் 1869-ல் சூயஸ் கால்வாய் (Suez Canal) திறக்கப்பட்டபின் ஒரு முடிவு உண்டாயிற்று. பாய்க்கப்பல்கள் அக் கால்வாயை உபயோகிக்க வில்லை. அவை நன்னம்பிக்கை முனையைச் சுற்றியே ஆசியாக் கண்டத்துக்குச் சென்று வந்தன. இந்தப் பிரயாணம் செய்யப் பல

[1] 1 கப்பல் மைல் — 6080 அடி.

வாரங்கள் - சில சமயம் பல மாதங்கள் - பிடித்தன. புயல், காற்றின்மை இவற்ருல் பாய்க் கப்பல்களின் ஓட்டம் தடைபடு மாதலின் கால அட்டவணை ஏதும் இவற்றிற்காகத் திட்டமாக அமைக்க முடியவில்லை. ஆனுல் நீராவிக் கப்பல்களுடைய வேகம் அதிகம். அவை சென்ற வழியும் (சூயஸ் மார்க்கம்) தூரம் குறைவு. எனவே அவற்றின் கால அட்டவணையைச் சரியாக முன்கூட்டியே அறிவிக்க முடியும்.

முதலில் கட்டப்பட்ட நீராவிக் கப்பல்கள் மரத்தாலானவை; துடுப்புச் சக்கரங்களால் (paddle-wheel) இயக்கப்பட்டவை பத்தொன்பதாம் நூற்ருண்டு பாதி கழியுமுன்னரே, குறுகிய கடல் பிரயாணம் அல்லது ஆறுகளில் செல்லும் கப்பல்களைத் தவிரப் பிறவற்றில் துடுப்புச் சக்கரங்களுக்குப் பதிலாகச் சுழல் திருகுகள் (screw propellers) பொருத்தப்பட்டன. மரத்துக்குப் பதில் இரும்பினுல் கப்பல்கள் கட்டப்பட்டன. 1875-க்குப் பின் இரும்புக்குப் பதில் எஃகு உபயோகிக்கப்பட்டது. எஃகு உற்பத்தி முறையில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டதும் எஃகு விலையும் அதனுல் கப்பலின் அடக்க விலையும் குறைந்தன. இரும்பைவிட எஃகுத் தகடுகள் மெல்லியவை. எனவே எஃகாலான கப்பல் இரும்பாலானதைவிடக் கனம் குறைவு; நீரில் அதிகம் அமிழ்வதுமில்லை. எடைக்கோடு (load-line) வரை நீர்மட்டம் உயருமுன் அதில் ஏற்றக்கூடிய பொருள்களின் எடையும் அதிகம். கப்பலில் ஏற்றக்கூடிய பொருளின் எடை அதிகரித்ததால் கப்பல் சரக்குக் கட்டணம் குறையலாயிற்று.

கப்பல் பொறியியலில் மேலும் அபிவிருத்தி உண்டாயிற்று. நான்கு உருளைப் (cylinder) பொறி 1854-ல் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. குறைந்த எரிபொருளை உபயோகித்து நிறைய நீராவி அழுத்தத்தை அது உற்பத்தி செய்தது. கூட்டுப்பொறி (compound engine), மும்மடங்கு விரியும் பொறி (triple expansion engine), நான்மடங்கு விரியும் பொறி (quadruple expansion engine) என ஒன்றன்பின் ஒன்ருகப் புதுப் பொறிகள் தோன்றின. இவற்றில் அதே நீராவி, திரும்பத் திரும்பப் பயன்படுத்தப்பட்டதால் ஒரு குறிப்பட்ட பிரயாணத்துக்கு எடுத்துச்செல்லவேண்டிய கரியின் அளவு குறைந்தது. கரி வைத்திருக்கவேண்டிய இடத்தில் வேறு சரக்குகளை வைக்க முடிந்தது. நியூகாசில் (Newcastle) நகரைச் சேர்ந்த ஸர் சார்லஸ் பார்ஸன்ஸ் (Sir Charles Parsons) என்பவர் டர்பைன் (turbine) பொறியைக் கண்டுபிடித்தபின் கப்பலின் வேகம் அதிகரித்தது; பொறி கெட்டுவிடுமென்ற பயமும் குறைந்தது. அதன் பின்னர்ச் சமீபத்தில் தோன்றிய மற்ருெரு மாறுதல், கரிக்குப் பதில் எரிபொருளாக எண்ணெயை உபயோகிப்பது. நிலப் போக்குவரவு, விமானப்போக்குவரவு

இவற்றைவிடக் கடல் போக்குவரவில் உள் எரிப் பொறி (internal combustion engine) யின் உபயோகம் தொடக்கத்தில் மிகவேகமாகப் பெருகாவிட்டாலும், இப்போது அதிகரித்து வருகிறது. 1955-ல் உலக மெங்குமுள்ள வாணிபக் கப்பல்களில் மூன்றில் ஒரு பங்குக்குமேல் மோட்டார்க் கப்பல்கள்; 1955ல் கட்டப்பட்ட கப்பல்களில் பாதிக்குமேல் மோட்டார்க் கப்பல்களே; நீராவிக் கப்பல்களில் பெரும்பாலானவற்றில் கரிக்குப்பதிலாக எண்ணெய் எரிபொருளாக உபயோகிக்கப்பட்டது.

கப்பல் கட்டும் துறையில் அடுத்தடுத்துத் தோன்றிய முன்னேற்றங்களின் விளைவாகப் பல ஆண்டுகளாக பிரிட்டிஷ் கப்பல் தொழில் உலக நாடுகளனைத்திலும் முதலிடம் வகித்துவந்தது. கப்பல்களின் மொத்த அளவு அதிகமாக இருந்ததோடு அவை புதிய மேம்பாடுகள் அனைத்தும் கொண்டிருந்தன. அவ்வப்போது பழைய கப்பல்களை வெளி நாடுகளுக்கு விற்றுவிட்டுப் புதுக் கப்பல்களைக் கட்டுவதன் மூலம் கப்பல் பொறியியலில் ஏற்பட்ட புதுப்புது முன்னேற்றங்களின் முழுப் பயனையும் ஆங்கிலக் கப்பல் கம்பெனிகள் பெற்றன. இன்றும் பிற நாடுகளில் பதிவாகியுள்ள பல கப்பல்கள் முதலில் பிரிட்டிஷ் கம்பெனிகள் வசம் இருந்தவையே. பிரிட்டிஷ் கப்பல்களில் பெரும்பகுதி புத்தம் புது மேம்பாடுகளுடன் அமைக்கப்பட்டுள்ளபடியால் பிரிட்டிஷ் கப்பல்களின் அடக்கச்செலவு குறைவு; இலாப விகிதம் அதிகம்.

கடற் கடவுச் சட்டங்கள் ரத்தானபின் பிரிட்டிஷ் கப்பல் தொழிலின்மீது அரசாங்கம் விதித்த கட்டுப்பாடுகள் மிகவும் குறைந்துவிட்டன. தலையிடாமைக் கொள்கை (laissez faire) பரவியதும் இருப்புப் பாதைகளைக் கட்டுப்படுத்துவதைவிட அதிகமாகக் கப்பல் தொழிலின்மீது கட்டுப்பாடுகளை விதிக்க அரசாங்கம் விரும்பவில்லை; அப்படி வேண்டுமென்றாலும் கப்பல் தொழிலின்மீது பலவகைப்பட்ட கட்டுப்பாடுகளை விதித்துச் செயலாற்றுவது எளிதான காரியமில்லை. இருப்புப் பாதைக் கம்பெனிகளைப் போலன்றி கப்பல் கம்பெனிகள் தொடங்குவதற்கு அரசாங்க அனுமதி பெறவேண்டியதில்லை. ஏனெனில் இருப்புப் பாதைகளைப்போல அவை நிலம் வாங்கவேண்டியதில்லை. கடலே அவற்றின் பாதை; அது யாவருக்கும் பொது. அன்றி, அரசாங்கம் விஸ்தாரமாகக் கட்டுப்பாட்டு விதிகளை விதித்தால் அவற்றை மீறுவது ரெயில் கம்பெனியைவிடக் கப்பல் கம்பெனிக்கு எளிது. ஏனெனில் இருப்புப் பாதைகள் நாட்டுக்குள் உள்ளன. அவற்றை அரசாங்கம் மேற்பார்வை செய்யக்கூடும். ஆனால் கப்பல்கள் அரசாங்கத்தின் பார்வைக்கு அப்பால் வெளிநாடுகளில் ஓடுகின்றன. சரக்கேற்றிச்

செல்லும் பல பிரிட்டிஷ் கப்பல்கள் நாடோடிக் கப்பல்கள் (tramps).[1] அவை எந்தத் துறைமுகத்தினின்றும் எத் துறைமுகத்துக்கும் போகும்; கிடைக்கிற கட்டணத்தைப் பெற்றுக்கொள்ளும். அவை இங்கிலாந்தை விட்டுப் பல ஆண்டுகள் வெளிநாடுகளில் திரியும். அவற்றின்மீது அரசாங்கக் கட்டுப்பாடுகளை அமல்செய்ய முடியாது. அன்றி அவை பிற நாடுகளின் கப்பல்களுடன் போட்டியிடவேண்டி இருப்பதால், கட்டுப்பாடுகளை விதித்துச் செயலாற்றுவதன்மூலம் அவற்றின் போட்டியிடும் திறமை குறைந்துவிடும்; பிற நாட்டுக் கப்பல்கள் போட்டியில் வெற்றி பெறும்.

இருந்தபோதிலும் கப்பல் போக்குவரவின்மீது அரசாங்க மேற்பார்வை சிறிதும் இல்லாத அந்நிலை மெச்சத்தக்கதன்று. சென்ற நூற்றாண்டின் மத்தியில் கப்பல்கள் நல்ல நிலையில் உள்ளனவா என்று யாரும் சோதித்ததில்லை. குறைந்த செலவுடன் அதிக இலாபம் பெறும் நோக்கத்துடன் பழைய கப்பல்களில் எல்லைமீறிச் சரக்கேற்றினர்; தேவைக்கு மிகவும் குறைவாக ஆட்களை வேலைக்கமர்த்தியிருந்தனர். சில சமயம், கப்பல்கள் அழிந்தால் ஈட்டுறுதிப் பணம் பெறும் நோக்கத்துடன் மாலுமிகளுக்கு ஏற்படும் அபாயத்தைச் சிறிதும் கருதாது அவற்றைப் பெருந்தொகைக்கு இன்ஷுர் செய்து கடலில் செல்லவிட்டனர். இத்தகைய வழக்கங்கள் சட்டவிரோதமானவை; ஆனால் அவை வேண்டுமென்று செய்யப்பட்டன என்று நிரூபிப்பது கடினம். கடந்த 80 ஆண்டுகளில் கப்பல்கள் கடல் பிரயாணத்துக்கு ஏற்றவையாக இருக்கவும், பிரயாணிகள் பத்திரமாகச் செல்லவும், மாலுமிகள் நன்கு நடத்தப்படவும் வழிசெய்யப் பல கட்டுப்பாடுகள் விதிக்கப்பட்டுள்ளன.

இவ்விஷயத்தைப் பொதுமக்கள் உணர வழி செய்தவர் ஸாமுவேல் பிளிம்ஸால் (Samuel Plimsoll) என்ற பாராளுமன்ற உறுப்

[1] ஏதாவது இரண்டு துறைமுகங்களுக்கிடையே, உதாரணமாக லிவர்பூல், நியூயார்க் இவற்றுக்கிடையே மட்டும், திரும்பத்திரும்பப் போகும் கப்பல்களும், பல துறைமுகங்கள் கொண்ட ஒரு மார்க்கத்தில் நிலையாக ஓடும் கப்பல்களும், முறை வழிக் கப்பல்கள் (Liners) என அழைக்கப்படுகின்றன. அவை ஒரு திட்டமான கால அட்டவணைப்படி ஓடுகின்றன. எனவே அவற்றின் சொந்தக்காரர்கள் சரக்குகளைச் சேகரித்து ஏற்றி, இறக்கக் கப்பல் செல்லும் துறைமுகங்களிலெல்லாம் கிளைகள் அல்லது முகவர்களை அமைக்கவேண்டும். இன்றேல் கப்பல்கள் குறித்த நேரத்தில் செல்லமுடியாது. இத்தகைய கிளை அலுவலகங்கள் நடத்தச் செலவு அதிகமாகும்; ஆதலின் அவற்றைப் பெரிய கம்பெனிகள்தான் நிர்வகிக்க முடியும். எனவே சரக்கேற்றிச் செல்லும் முறை வழிக் கப்பல்களைப் பெரிய கம்பெனிகளே வைத்துள்ளன.

நாடோடிக் கப்பல் (tramp) எச்சமயத்திலும் எங்கு வேண்டுமானாலும் செல்லும்; எத்தகைய பொருள்களையும் வாணிபத்தின் தேவைக்கேற்ப ஏற்றிச் செல்லும். இக் கப்பலின் நிர்வாகச் செலவு குறைவு. ஒரு முதலாளி அல்லது சில கூட்டாளிகளின் மூலதனமே அதற்குப்போதும். பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் பலநாடோடிக் கப்பல்கள் 'அறுபத்துநான்கில் ஒரு பங்கு' முறைப்படி நடத்தப்பட்டன. அதாவது, கப்பலின் மதிப்பு அறுபத்துநான்கு பங்குகளாகப் பிரிக்கப்பட்டது. பல முதலாளிகள் ஒவ்வொருவருக்கும் இவ்வளவு பங்கு எனப்பிரித்து முதலிடு செய்தனர்.

பினர். நன்கு சோதிக்கப்பட்ட பின்னரே கப்பல்கள் பிரயாணத்துக் கேற்றவையெனத் தீர்மானிக்கப்படவேண்டும்; கப்பல் கட்டப் பயன் படும் தகடு திண்மையானதா என்று நன்கு பரிசோதிக்கப்பட வேண்டும்; ஒவ்வொரு கப்பல்மீதும் ஒரு எடைக்கோடு வரையப்பட வேண்டும்; அதை நீர் மூடுமாறு கப்பல் நீரில் அமிழக்கூடாது - என்று அவர் வாதாடினர். கப்பல் தளத்தின்மீது சாமான் ஏற்றுவ தால் கப்பலின் மேல்கனம் அதிகமாகிவிடுவதால் அதைத் தவிர்க்க வேண்டும் என்றும் தானியங்களை அப்படியே மொத்தமாக (மூட்டை கட்டாமல்) ஏற்றுவதையும் தவிர்க்கவேண்டும் எனவும் அவர் வற்புறுத் தினர். தானியங்களை அப்படியே ஏற்றுவதால், புயலடிக்கும்போது கப்பல் ஆடுவதால் தானியம் ஒரு பக்கத்திலிருந்து மற்றென்றுக்கு ஒரேயடியாகச் சரிகிறது. இதனுல் கப்பலின் சமநிலை கெட்டுக் கப்பல் கவிழக்கூடும்.

1871-ல் கப்பல் தொழிலைக் கட்டுப்படுத்தச் சில அதிகாரங்கள் வாணிபக் கழகத்துக்கு (Board of Trade) வழங்கப்பட்டன. அத் தொழிலில் வழங்கிய குறைபாடுகளைத் தவிர்க்க இவ்வதிகாரங்கள் போதவில்லை. 1873 ல் இவ்வதிகாரங்கள் அதிகரிக்கப்பட்டன. அப் போதும் அதே நிலைமையில் குறைபாடுகள் இருந்தன. எனவே, இப் பிரச்சினையை ஆராய அரச ஆணைக்குழு (Royal Commission) ஒன்று நிறுவப்பட்டது. அரசாங்கம் கப்பல் தொழில் சீர்திருத்தம் பற்றி நடவடிக்கை ஏதும் எடுப்பதாகத் தோன்றவில்லை. எனவே பிளிம்ஸால் தானே முன்னின்று காமன்ஸ் சபையில் மசோதா ஒன்றைக் கொணர்ந்தார். தனி உறுப்பினர் மசோதாக்களைப் பிற உறுப்பினர் எவ்வளவு ஆதரித்தபோதும், அரசாங்கம் அவை சட்டமாக வழி செய்தாலன்றி அவற்றைச் சபை ஒப்புக்கொள்வது மிக அரிது. எனவே பிளிம்ஸால் மசோதா சட்டமாக வில்லை. ஆனுல் அதற்குள் பிளிம்ஸாலின் முயற்சியால் பொதுஜன அபிப்பிராயம் இதை மிகவும் ஆதரித்ததால் அரசாங்கம் கடைசியில் கப்பல் தொழிலைக் கட்டுப்படுத்த முயற்சிகள் செய்ய வேண்டியதாயிற்று.

1875-லும் 1876-லும் நிறைவேற்றப்பட்ட வாணிபக் கப்பல் தொழில் சட்டங்களின் (Merchant Shipping Acts)படி கடல் பிரயாணத் துக்கு லாயக்கற்ற கப்பல்களைப் பயன்படுத்தும் கப்பல் முதலாளி களுக்குத் தண்டனைகள் விதிக்க வழியுண்டாயிற்று. கப்பல் தளத் தின்மீது ஏற்றப்படும் சரக்குகளின் எடைக்கு உச்ச வரம்பு விதிக்கப் பட்டது. எல்லாக் கப்பல்களிலும் எடைக்கோடு வரையப்பட்டது. பிளிம்ஸாலின் சாதனைக்கு மதிப்பளித்து இக்கோடு (Plimsoll line) பிளிம்ஸால் கோடு என அழைக்கப்பட்டது. பின்னர் வந்த சட்டங்கள் மூலம் தானியம் ஏற்றிச் செல்லும் கப்பல் கவிழும் அபாயத்தைத்

தடுக்கச் சில கட்டுப்பாடுகள் விதிக்கப்பட்டன. கப்பல் பிரயாணம் பற்றிய அதுவரை இருந்த விதிகளைத் தொகுத்தும் புது விதிகளைச் சேர்த்தும் 1894-ல் வாணிபக் கப்பல் தொழில் சட்டம் (Merchant Shipping Act) ஒன்று நிறைவேற்றப்பட்டது.

பிரயாணிகளுக்கும், மாலுமிகளுக்கும் நேரக்கூடிய பிராணுபாயத்தைத் தடுக்க உயிர்காப்புப் படகுகள் (life - boats), உயிர்காப்புக் கச்சைகள் (life-belts), உயிர்காப்பு மிதவைகள் (life–buoys) ஆகியவற்றை வைத்திருக்க விதிகள் அமலுக்கு வந்தன. 1912 ஏப்ரலில் டைடானிக் (Titanic) கப்பல் முழுகியபின் இதுபற்றிய கட்டுப்பாடுகள் புதுப்பிக்கப்பட்டுத் தீவிரமாகச் செயலாற்றப்பட்டன. மிகச் சமீபத்தில் தோன்றிய மற்றொரு விதி பிரயாணிக் கப்பல்கள் அனைத்திலும் கம்பியில்லாத் தந்தி மூலம் செய்தி அனுப்பவும் பெறவும் தேவையான உபகரணங்கள் இருக்கவேண்டும் என்பதாகும்.

பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டில் ஆங்கிலக் கப்பல் தொழில் இருப்புப் பாதைகளைப் போலவே அரசாங்கத்தினின்று எவ்வித உதவியுமின்றித் தனியார் முதலீடு காரணமாகவே வளர்ந்தது.[1] இவ் வளர்ச்சி அப்போது ஆங்கில ஆலைத்தொழில்களில் ஏற்பட்ட பெரு முன்னேற்றம் காரணமாக எதிர்பார்க்கக் கூடிய விளைவே. பிரிட்டிஷ் ஆலைப் பொருள்கள் உலகெங்கும் விற்றன; ஆலைகளின் கச்சாப் பொருள்கள் உலக முழுவதினின்றும் வந்தன; பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டின் பின்பகுதியில் உணவு இறக்குமதியும் ஆண்டுதோறும் அதிகரித்தது; கப்பல் எரி பொருளாக உலகெங்கிலும் பிரிட்டிஷ் கரி தேவைப்பட்டது. பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டில் கரி ஏற்றுமதியின் முக்கியத்துவம் அதிகம். உணவையும் கச்சாப்பொருள்களையும் ஏற்றி வரும் கப்பல்கள் திரும்ப வெளிநாடுகள் செல்லும்போது ஏற்றிச்செல்லும் சரக்காகக் கரி அமைந்தது. வெளியே போகும்போது ஏற்றிச் செல்லச் சரக்கில்லாமல் வெற்றுச் சுமையோடு (ballast) கப்பல்கள் போனுல் திரும்புகாலில் ஏற்றிவரும் சரக்குகளுக்கு அதிகக் கட்டணம் வாங்க வேண்டியிருக்கும்; அப்போது பிரிட்டனில் உணவு விலை உயரும்; கச்சாப் பொருள்களின் விலை உயரும்; தொழில் வளர்ச்சி தடைபடும்.

பிரிட்டிஷ் மூலதனம் இட்டுப் பிரிட்டனில் கப்பல்கள் கட்டப்பட்ட காரணம் எளிதில் அவற்றைப் பயன்படுத்தி முதலீட்டுக்கு நல்ல இலாபம் பெற முடியும் என்பதே. இதே காரணத்துடன் நாடோடிக் கப்பல்களும் கட்டப்பட்டன. எந்தத் துறையினின்றும் எந்தத்

[1] அஞ்சல் ஏற்றிச் சென்ற நீராவிக் கப்பல்களுக்கு அரசாங்கம் உதவிப் பணம் அளித்தது. ஆனுல் அவ் வேலைக்கான ஊதியமேயன்றி அது பண உதவியாகாது.

துறைக்கும் சென்று பணம் சம்பாதித்து அவற்றின் முதலாளிகளுக்கு அவை இலாபமளித்தன. பிரிட்டிஷ் நாடோடிக் கப்பல்கள் உலக முழுதும் சம்பாதித்த மொத்தத் தொகை பல ஆண்டுகளுக்கு பிரிட்டனுடைய புலனுகா ஏற்றுமதி (invisible exports) வருமானங்களுள் முக்கியமான ஒன்ருக இருந்துவந்தது. கப்பல் கட்டும் தொழிலுக்கு ஏற்ற சூழ்நிலை பிரிட்டனில் இருந்தது. எனவே, பிற நாட்டுக் கப்பல் கட்டும் தளங்களுடன் வெற்றிகரமாக பிரிட்டிஷ் கப்பல் கட்டும் கம்பெனிகள் போட்டியிட்டன. பிற நாடுகளுக்குக் கப்பல்கள் தேவைப்பட்டன. ஆனுல், அவை குறைந்த செலவில் அவற்றைக் கட்ட முடியவில்லை. எனவே பிரிட்டிஷ் கப்பல்களை அவை வாங்கின. பிரிட்டனின் சுபிட்சத்துக்கு இது மற்ருெரு முக்கிய காரணம்.

1890க்குமுன் உலகக் கப்பல்களில் 80 சதவிகிதத்தைப் பிரிட்டன் கட்டியது; 60 சதவிகிதத்தை நடத்திவந்தது. கப்பல் கட்டும் தொழிலில் வேலைப் பகிர்வு அதிகமாக இருந்தது. பல நிறுவனங்கள் கப்பல் கட்டும் தொழிலில் ஈடுபட்டிருந்தன. ஆனுல் அவற்றுள் சில, விசேஷமாகச் சில வகைக் கப்பல்களை மட்டும் கட்டின. வேறு பல, கப்பலின் அடிப்பாகம் மட்டும், அல்லது பொறிகள் மட்டும், அல்லது தகடுகள், வார்ப்புகள் மட்டும் தயாரித்தன. இவ்வாறு ஒவ்வொரு நிறுவனமும் ஒவ்வொரு விசேஷத்துறையில் ஈடுபட்டிருந்ததாலும் கப்பல் உற்பத்தி பெரிய அளவில் இருந்ததாலும் வேலைப் பகிர்வின் நன்மைகளை அத்தொழில் நன்கு பெற்றது.

பத்தொன்பதாம் நூற்ருண்டில் பிரிட்டிஷ் கப்பல் கட்டும் தொழில் உன்னத நிலையில் இருந்ததற்குப் பல காரணங்கள் உண்டு. ஒன்று மேலே கூறப்பட்டது. மற்ருென்று, கடற்கரைக்கருகிலேயே கரியும் இரும்பும் நிறையக் கிடைத்தமை. இவ்விஷயத்தில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டைவிடப் பிரிட்டனுக்கு வசதி அதிகம். எனவே அந் நாட்டை விடக் குறைந்த செலவில் கப்பல்களைக் கட்ட முடிந்தது. இவ்வாறு பெரிய அளவில் கப்பல்கள் கட்டப்பட்டதால் பிரிட்டனில் பொறியியல் நிபுணர்களும், கப்பல் கட்டும் நிபுணர்களும் நிறையத் தோன்றினர். வெளிநாடுகளில் உள்ளவர்களைவிடப் பன்மடங்கு திறம் படைத்தவராக அவர்கள் விளங்கினர்.

பத்தொன்பதாம் நூற்ருண்டின் கடைசிக் கால்பாகத்தில் பெரிதாக ஏற்பட்ட பொருளாதார மந்தம் ஆங்கிலக் கப்பல் தொழிலை மிகவும் பாதித்தது. முன்னரே கூறியபடி இக்காலத்தில் கட்டப்பட்ட கப்பல்களில் எல்லா அபிவிருத்திகளும் செய்யப்பட்டிருந்தன. அவற்றில் சரக்கேற்றும் இடப் பரப்பும் அவற்றின் வேகமும் இவற்ருல் அதிகரிக்கப்பட்டிருந்தன. அதே சமயம் சூயஸ் கால்வாய் திறந்ததன்

விளைவாகப் பல முக்கிய வாணிப மார்க்கங்களின் தூரமும் குறைந்து விட்டது. இச் சூழ்நிலையில் பொருளாதார மந்தம் காரணமாக, கப்பல்களின் எண்ணிக்கை வாணிபத்தின் தேவையைவிட அதிகமாக இருந்தது. சரக்குக் கட்டணங்கள் மிகவும் குறைந்தன. அகப்பட்ட சரக்கை ஏற்றிச் செல்வதற்காக ஒவ்வொரு கப்பலும் போட்டியிட்டது.

அதே சமயத்தில் ஆங்கிலக் கப்பல் தொழிலுக்குப் போட்டியாக ஜெர்மானியக் கப்பல் தொழிலும் வளர்ந்தது. ஜெர்மானியப் பேரரசு, நாளடைவில் இங்கிலாந்தின் கப்பல் தொழிலை மிஞ்சுமாறு தன் கப்பல் தொழில் வளர வேண்டுமென மிகவும் முயன்றது. இம்முயற்சிகள் பெரிதும் வெற்றியடைந்ததற்குக் காரணம் ஜெர்மானிய ஆலைத் தொழிலின் வளர்ச்சியே ஆகும். உற்பத்தியான பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்யவும் கச்சாப் பொருள்களை இறக்குமதி செய்யவும் வேண்டிய அவசியமில்லாமலிருந்தால் ஜெர்மானியக் கப்பல்களின் எண்ணிக்கை அவ்வளவு பெருகியிருக்காது. ஆனால் ஜெர்மானியக் கப்பல் தொழிலின் வளர்ச்சிக்கு அந்நாட்டு ஆலைத் தொழிலின் வளர்ச்சி மட்டும் காரணமன்று; கப்பல் தொழிலை நேரிடையாகவும், மறைமுகமாகவும் உதவி அளித்து, அரசாங்கம் வளரச் செய்தது. நேரிடையாக, மொத்தத் தொகையாகவோ விகிதாச்சாரமாகவோ பண உதவி அளிக்கப்பட்டது. மறைமுகமாகத் துறைமுகக் கட்டணங்களைக் குறைத்தும், அஞ்சல் எடுத்துச் செல்ல நிறைய ஊதியமளித்தும் கப்பல் தொழிலுக்கு ஊக்கமளிக்கப்பட்டது.

கப்பல் தொழிலைப் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் கடைசியில் வாணிப மந்தம் தாக்கியதின் முக்கிய விளைவுகளில் ஒன்று, கப்பல் தொழிலில் இணைப்புகள் (combinations) ஏற்பட்டதாகும். யூனியன் லைன் (Union Line), காஸில் லைன் (Castle Line) ஆகியவை இணைந்ததுபோல போட்டியிட்ட கப்பல் கம்பெனிகள் ஒன்றின. அதைவிட அதிகமாக ஏற்பட்டது பின்வரும் வகையான இணைப்பு. கப்பல் கம்பெனிகள் தனித்தனியாகவே இயங்கும்; ஆனால் போட்டியைக் குறைக்கவும் கட்டணங்கள் மேலும் விழாமல் தடுக்கவும் முற்றுரிமைச் சங்கங்களை (Conferences) அமைத்துக்கொண்டன. இச் சங்கங்கள் கட்டணங்களை நிர்ணயித்தன. ஒன்றோடொன்று போட்டியிட்டுக் கட்டணங்களைக் குறைப்பதில்லை எனச் சங்க உறுப்பினர்கள் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டனர். இச் சங்கங்கள் முறைவழிக் கப்பல்களுக்காகத் தான்; நாடோடிக் கப்பல்கள் சரக்கேற்றிச் செல்லும் முறையைக் கவனித்தால் இச்சங்கங்கள் அவற்றிற்கு ஒத்துவராது என்பதை எளிதில் உணரலாம். இக்காரணத்தால் பிரிட்டனின் இறக்குமதி வாணிபத்தைவிட ஏற்றுமதி வாணிபத்தில்தான் கப்பல் முற்றுரிமைச் சங்கங்கள் எளிதில் அமைக்க முடிந்தது. ஏனெனில்,

பிரிட்டனுடைய இறக்குமதிகளில் கச்சாப் பொருள்களே பெரும்பகுதி. அவற்றை நாடோடிக் கப்பல்களே ஏற்றி வந்தன. இக் கப்பல்களின் கட்டணங்கள் சந்தர்ப்பங்களுக்குத் தக்கவாறு மாறுபடுவதால் ஒரே மாதிரிக் கட்டணங்கள் வசூலிக்க ஏற்பாடு செய்வது இயலாது. ஓர் அளவுக்கு ஜெர்மானியப் போட்டி நிறுவனங்களைக் கப்பல் சங்கங்களில் சேர்த்துக்கொள்ள பிரிட்டிஷ் கப்பல் கம்பெனிகள் முயற்சி செய்தன. அம் முயற்சிகளில் சிறிது பலனே கிடைத்தது.

கட்டணக் கழிவு காலங்கடத்திப் போட்டுத் தரும் முறை கப்பல் முற்றுரிமைச் சங்கங்களால் கையாளப்பட்டது. கப்பலின் எந்திரங்களைச் சரக்கு ஏற்றி இறக்கப் பயன்படுத்துவதற்காக வணிகர்கள் முதற் கட்டணம் (primage) ஒன்று செலுத்துவது வழக்கம். பொருளாதாரப் பெரு மந்தத்தின் (Great Depression) போது நிலையாக அதே கம்பெனியின் கப்பல்களில் சரக்கேற்றும் வணிகர்களுக்கு அவர்கள் கட்டிய முதற் கட்டணத் தொகையைத் திருப்பித்தருவது வழக்கமாயிற்று. ஒரே கப்பல் சங்கத்தைச் சேர்ந்த கப்பல்களில் மட்டும் நிலையாகப் பொருள் ஏற்றிய வணிகர்களுக்கும் இச் சலுகை கிடைத்தது. ஆனால் இக் கழிவுத் தொகை (rebate) உடனே அளிக்கப்படமாட்டாது. ஆறு மாதத்துக்கு இத் தொகை பாக்கியாக வைக்கப்படும். அதற்குள் அச்சங்கத்தைச் சேராத கப்பல் எதிலும் அவ் வணிகர் சரக்கேற்றினால் அப்படிச் சேர்த்து வைக்கப்பட்ட தொகை அவருக்குக் கிடைக்காது. வணிகர்கள் தத்தம் கப்பல் கம்பெனிகளையே விசுவாசத்துடன் ஆதரிக்குமாறு செய்வதே இம் முறையின் நோக்கம்.

கல்கத்தா மார்க்க வணிகத்தில்தான் முதற் கப்பல் சங்கம் 1875-ல் தோன்றியது. அதன் பின்னர் பிற துறைமுகங்களுக்கு இடையே உள்ள போக்குவரத்தில் கப்பல் சங்கங்கள் தோன்றலாயின. ஏகபோக உரிமை அளிக்கிறது என்று இச் சங்கங்களைச் சிலர் கண்டித்தனர். ஆனால் இதற்கு மறுமொழியாகக் கப்பல் சங்கங்கள் கூறுவது யாதெனில், இச் சங்க அமைப்பினால் கட்டணங்கள் நிலையாக உள்ளன; இதனால் வணிகர்கள் நன்மை பெறுகின்றனர்; கட்டணத்தையும் சேர்த்து வெளிநாடுகளில் நிச்சயமான விலைகூற வணிகர்களால் இயலுகிறது; மேலும் நிலையான போக்குவரவை மேலும் நல்ல முறையில் சங்கங்களால் அளிக்க முடிகிறது. மேலும் பெரிய கப்பல்கள் கட்ட முடிகிறது. கப்பலின் ஓடும் செலவு குறைகிறது. போட்டியிட்டு விளம்பரத்தில் காசை வீணாக்கவேண்டியதில்லை. அத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள அனைவருக்கும் இதனால் நன்மை உண்டாகிறது.

கப்பற் சங்கங்களைப் பற்றிய கண்டனம் தொடர்ந்து இருந்து வந்தால் 1906-ல் அவற்றின் நடைமுறையை ஆராய ஓர் அரச ஆணைக் குழு (Royal Commission) நியமிக்கப்பட்டது. அதன் விசாரணையின் முடிவு பொதுவாகக் கப்பற் சங்கங்களுக்குச் சாதகமாக இருந்தது. குழுவில் பெரும்பான்மையோர் தம் அறிக்கையில் (Majority Report) சங்கங்களின் நடைமுறையில் தீவிரமான குறை ஏதும் இல்லை எனக் கூறினர். ஆனால், சிறுபான்மையோர் தம் அறிக்கையில் முற்றுரிமையின் தீமைகளைக் குறிப்பிட்டு அதனால் கப்பல் கட்டணங்கள் உயருகின்றன எனத் தம் கருத்தைத் தெரிவித்தனர். கப்பல் சங்கங்களின் நடைமுறை பற்றி யாவருக்கும் தெரியவைப்பது தான் இக் குறைகளைப் போக்கச் சிறந்த வழி என்று கூறினர்.

இருபதாம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் கப்பல் சங்கங்கள் இதை விட ஆட்சேபகரமான ஒரு குற்றச்சாட்டுக்கு ஆளாயின. ஒரு தலைமுறைக்குமுன் இருப்புப்பாதைகள்மீது அவை பாரபட்சம் காட்டின என்று கொண்டுவரப்பட்ட குற்றச்சாட்டுக்கு இதை ஒப்பிடலாம். சில சமயம் ஐரோப்பியத் துறைமுகங்களினின்று சில நாடுகளுக்கு எடுத்துச் செல்லும் சரக்குகளுக்கு, பிரிட்டனிலிருந்து அநேக நாடுகளுக்குப் போகும் சரக்குகளுக்கு விதிக்கப்படுவதைவிடக் குறைந்த கட்டணம் வாங்கப்படுகிறது என்பதுதான் அக் குற்றச்சாட்டு. வெளிநாட்டுக் கப்பல்களுடன் போட்டியிட இவ்வாறு செய்வது தவிர்க்க முடியாது எனக் கப்பற் சங்கங்கள் இதை ஆதரித்துப் பேசின. இருந்தபோதிலும் இதனால் பிரிட்டிஷ் வாணிபத்துக்குத் தீங்கு நேரத்தான் செய்தது.

1923-ல் ஆங்கிலப் பேரரசுக் கப்பல் தொழில் கமிட்டி (Imperial Shipping Committee) கட்டணக் கழிவு காலங்கடத்திப்போட்டுத் தரும் முறையைப்பற்றி விசாரணை நடத்தியது. இம் முறையை அது கண்டிக்கவில்லை. வாடிக்கைக்காரர்களுடைய விசுவாசமான ஆதரவைப் பெற ஏதாவது ஒரு முறையைக் கையாளுவது தவறான செய்கை அன்று என்று அது கூறி விட்டது.

அரசாங்கக் குழுக்களினுடைய விசாரணைகளின் பலனாக அவை பழித்துக் கூறப்படவில்லையாதலின் கண்டனங்களினின்று தப்பிக் கப்பல் சங்கங்கள் வாழ்ந்து வருகின்றன. கப்பலுக்குப் போதுமான அளவு சரக்கு இருந்தாலும் இல்லாவிட்டாலும் குறிப்பிட்ட நாளில் கப்பல் கிளம்புகிறது; நிச்சயமாகக் குறிப்பிட்ட துறைமுகங்களுக்குப் போகிறது; கட்டணங்கள் நிலையாக இருக்கின்றன. இவை வணிகர்களுக்குச் சாதகமான விளைவுகள். நியாயமற்ற முறையில் கட்டணங்

கள் உயர்த்தப்படுமென்ற பயமும் இல்லை. ஏனெனில் வணிகர்கள் அப்போது தம் சரக்குகளைச் சங்கத்தைச் சேராத கப்பல்களிலோ நாடோடிக் கப்பல்களிலோ அனுப்பத் தொடங்கி விடுவர்.

அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டிலும் கப்பற் சங்க முறை பரவியது. ஆனால், அங்கு அவ்வளவு வெற்றிகரமாக நடக்கவில்லை. அமெரிக்கச் சட்டத்தின்படி கப்பற் சங்கங்கள் 'திறந்தவை'யாக (open) இருக்க வேண்டும். அதாவது உறுப்பினராகச் சேர விரும்பும் எந்தக் கம்பெனிக்கும் அனுமதி மறுக்கப்படலாகாது. இந்தச் சூழ்நிலையில் மொத்தக் கப்பல்கள் அதிகமாகிவிடும். இலாபம் பெறவேண்டுமாயின் கட்டணங்களை உயர்த்த வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் வரும். பிரிட்டனில் கற்பற் சங்கங்கள் 'மூடியவை' (closed). பழைய உறுப்பினர்கள் ஒப்புக் கொண்டாலொழியப் புதுக் கப்பல் கம்பெனி எதுவும் சங்கத்தில் சேர முடியாது; எனவே மொத்தக் கப்பல் அளவு கட்டுப்படுத்தப்படுகிறது.

பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் பிரிட்டிஷ் கப்பல் தொழில் பாதிக்கப்பட்டதன் விளைவாக அத்தொழிலில் உள்ளவர்கள் ஜெர்மானியக் கப்பல் தொழிலின் வளர்ச்சியின் காரணங்களைக் கவனிக்கத் தொடங்கினர். ஜெர்மானிய அரசாங்கம் தன் நாட்டுக் கப்பல் தொழிலை எவ்வளவு தூரம் ஊக்குவித்தது என்பதை முன்னரே பார்த்தோம். எது ஜெர்மனிக்கு நல்லதோ அது பிரிட்டனுக்கும் நன்றே. ஆதலின் தலையிடாமைக் கொள்கையைக் கைவிடவேண்டும் எனப் பலரும் வற்புறுத்தினர். உண்மையில் அரசாங்கத்தின் ஆதரவினால்தான் ஜெர்மானியக் கப்பல் தொழில் வளர்ந்தது என்றோ அதனால் தலையிடாமைபற்றிய அவர்கள் கருத்து சரியே என்றோ நாம் கொள்ள வேண்டுமென்பதில்லை. ஆனால், சரியோ, தவறோ, இக் கருத்துக்கு ஆதரவு பெருகியது. பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் இவ்விஷயத்தில் ஏதும் செய்யவில்லை. ஆனால், கூனர்ட் கம்பெனிக்கு (Cunard Company) மாரிடானியா (Mauretania), லூசிடானியா (Lusitania) கப்பல்கள் கட்ட அரசாங்கம் கடன் கொடுத்து உதவியதை இங்குக் குறிப்பிடவேண்டும்.

1914-18 போரின்போது பிரிட்டனைச் சுற்றி ஜெர்மானிய நீர் மூழ்கிக் கப்பல்கள் கடல் மறியல் செய்ததன் விளைவாகப் பல கப்பல்களைப் பிரிட்டன் இழந்தது. பிரிட்டிஷ் கடற்படை முழு முயற்சியுடன் நீர் மூழ்கிக் கப்பல் அபாயத்தை ஒழித்ததாலும் கப்பல் கட்டும் தளங்கள் புதுப்புதுக் கப்பல்களை இடைவிடாது கட்டியதாலும்தான் பிரிட்டிஷ் கப்பல்கள் அழிந்ததனால் ஏற்பட்ட நஷ்டம் அதிகமாகி யுத்தத்தின் போக்கை அது பாதிக்கவில்லை. யுத்தம் முடிந்தபோது பிரிட்டனுக்குச் சொந்தமாயிருந்த கப்பல் அளவு யுத்தத் தொடக்கத்

திலிருந்ததைவிடக் குறைவாக இருந்ததில் வியப்பொன்றுமில்லை. ஆனால், புதுக் கப்பல்கள் இடைவிடாது கட்டப்பட்டதால் முன்னிருந்த அளவுக்கும் அதிகமாகக் கப்பல் அளவைப் பெருக்க முடிந்தது. முக்கியமாக அமெரிக்க ஐக்கிய நாடும், ஸ்காண்டினேவிய நாடுகளும், பிற நாடுகளும் கப்பல்கள் பலவற்றைக் கட்டின. 1919 ஜூனில் அதாவது போர் முடிந்த ஓராண்டுக்குள் (பிரிட்டனைப் பொறுத்தவரை இல்லாவிட்டாலும்) உலக முழுதிலும் போரில் இழந்த கப்பல்களுக்கு ஈடாகப் புதுக் கப்பல்கள் கட்டப்பட்டு விட்டன. இன்னும் நான்கு ஆண்டுகளுக்குப் பின் உலகக் கப்பல்களின் மொத்த அளவு 1914 லிருந்ததைவிட மூன்றில் ஒரு பங்கு அதிகமாகி விட்டது. போருக்குப்பின் பிரிட்டன் வசம் பல மோட்டார்க் கப்பல்கள் பல எண்ணெய் உபயோகிக்கும் நீராவிக் கப்பல்கள், உட்பட வேகமான, எல்லா அபிவிருத்திகளும் கொண்ட புத்தம் புதுக் கப்பல்களும் பல இருந்தன. எல்லா நாடுகளையும்விடப் பிரிட்டனே அதிகக் கப்பல்களை வைத்திருந்தது எனினும் 1914-ல் உலகக் கப்பலளவில் ஏறக்குறையப் பாதியாக இருந்த அதன் பங்கு மூன்றில் ஒன்றாகக் குறைந்தது.[1]

போருக்குப்பின் வாணிபத் தேவைக்கு அதிகமாகக் கப்பல்களின் எண்ணிக்கை இருந்தது என்பது தெளிவு. சில ஆண்டுகளுக்குப் பின் உலக வாணிபத்தில் தோன்றிய மந்தம் கப்பல் தொழிலைப் பாதித்தது. இறக்குமதிகளைத் தடுத்தும், இறக்குமதி வரிகளை உயர்த்தியும் பல நாடுகள் தம் இறக்குமதி வாணிபத்தைக் குறைக்க முயன்றன. அவர்கள் விரும்பியோ விரும்பாமலோ அவர்களது ஏற்றுமதி வாணிபமும் குறைந்துவிட்டது. குறைந்துவிட்ட உலக வாணிபத்தை ஏற்றிச் செல்லக் குறைவாகவே கப்பல்கள் தேவைப்பட்டன. சில ஆண்டுகளுக்கு இங்கிலாந்தின் பல துறைமுகங்களில் ஏற்றிச் செல்லச் சரக்குக் கிடைக்காமல் பல கப்பல்கள் முடங்கிக் கிடந்தன. அநேகமாக அவை பழைய கப்பல்கள்; அபிவிருத்திகள் அனைத்தும் கொண்ட புதுக் கப்பல்களைப் போலத் திறமையாகவும் குறைந்த செலவிலும் ஓடமுடியாதவை.

பொருளாதார மந்தம் நாடோடிக் கப்பல்களைத்தான் மிகவும் மோசமாகப் பாதித்தது. கப்பல்கள் உபரியாக இருந்ததால் கப்பல்களின் தேவை விழுந்ததோடன்றி, கரி ஏற்றுமதியும் குறைந்து

[1] உலக முழுதும் உள்ள கப்பல்களின் மொத்த அளவில் பிரிட்டனின் கொடி கட்டிச் செல்லும் கப்பல்களின் விகிதம் பின்வரும் காலங்களில் இவ்வாறு இருந்தது:

1890	60%	1920	36%	1947	24·6%
1914	46%	1937	31·8%	1955	19·2%

லைபீரியா, ஹாண்டுராஸ், பனமா நாடுகளில் பதிவான அன்னியக் கப்பல்களின் போட்டி இவ்விகிதம் குறைந்ததற்கு ஒரு காரணமாகும், பிரிட்டிஷ் கப்பல்கள் வெளிநாட்டுக் கொடிகளுடன் ஓடுவதில்லை.

விட்டதால் நாடோடிக் கப்பல்களின் வருமானம் குன்றியது. முன்பு இருந்ததைவிட முறைவழிக் கப்பலுக்கும் நாடோடிக் கப்பலுக்கும் இருந்த வித்தியாசம் குறைந்தது. ஏனெனில் வியாபாரம் குறைந்த போது முறை வழிக் கப்பலாகப் பயன்பட்ட கப்பல்களும் நாடோடிக் கப்பலாக மாறி, கிடைத்த இடத்தில் கிடைத்த சரக்கை ஏற்றிச் செல்லத் தொடங்கின. எப்போதாவது வியாபாரம் மும்மரமாக நடந்தால் நாடோடிக் கப்பல்களும் முறைவழிக் கப்பல்களாகப் பயன் பட்டு, நிலையான பிரயாணங்களில் ஈடுபட்டன.

பொருளாதார மந்தம் நீடித்தும் தீவிரமாகவும் இருந்ததால் கப்பல் தொழிலுக்குப் பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் உதவி அளிக்கவேண்டும் என்ற கோரிக்கை மீண்டும் எழுந்தது. இரு உலகப் போருக்குமிடை யான காலத்தில் அநேகமாக ஒவ்வொரு வெளி நாட்டிலும் அரசாங்கம் தம் நாட்டுக் கப்பல் தொழிலுக்குப் பண உதவி அளித்து வந்தது. இவ்வாறிருக்க, பிரிட்டனில் மட்டும் அரசாங்கப் பண உதவியின்றிக் கப்பல் தொழில் நிலைத்துநிற்க முடியாது எனக் கருதப்பட்டது. கடைசியில் அரசாங்கமும் இதை ஒப்புக்கொண்டது. இரண்டாம் உலகப்போர் 1939-ல் தொடங்கு முன்னரான நான்கைந்து ஆண்டு களில் நாடோடிக் கப்பல்கள், முறைவழிக் கப்பல்கள் ஆக இரண்டு வகைகளுக்கும் பண உதவியும் கடன்களும் அளிக்கப்பட்டன.

1939-45 போரில் பிரிட்டிஷ் கப்பல்களின் நஷ்டம் மிக அதிகம். போரின்போது பெரிய அளவில் கப்பல்கள் கட்டப்பட்டபோதிலும், எதிரி நாடுகள் தோல்வியுற்றபின் பிரிட்டிஷ் கப்பல் தொழிலைப் பழைய நிலைக்கு கொண்டுவருவது மிகக் கடினமான காரியமாயிற்று. ஜெர்மானிய வாணிபக் கப்பல்களைப் போரில் வெற்றிபெற்ற நாடுகள் பகிர்ந்துகொண்டன. பிரிட்டனுக்கு இருந்த கப்பல்களின் மொத்த அளவில் 46 சதவிகிதம் கிடைத்தது. பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் இக் கப்பல்களை இந் நாட்டிலிருந்த கப்பல் கம்பெனிகளுக்கு விற்று விட்டது. அமெரிக்கா தன் கப்பல்களில் பலவற்றை விற்றது; அவற்றில் சிலவற்றையும் பிரிட்டிஷ் கப்பல்காரர்கள் வாங்கிக் கொண்டனர். இதற்காகப் பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் அவர்களுக்கு டாலர் செலாவணி மாற்ற அனுமதி தந்தது. ஆனாலும், புதிதாகக் கப்பல் கள் கட்டுவதன் மூலம்தான் பிரிட்டிஷ் கப்பல் தொழில் மீண்டும் பழைய நிலையை அடையமுடியும். பிரிட்டனிலிருந்த கப்பல் கட்டும் தளங்களோ அப்போது யுத்தத்துக்குப் பயன்படுத்தப்பட்ட கப்பல் களைச் சமாதான கால வாணிபப் போக்குவரவுக்கு ஏற்றவாறு மாற்றி யமைப்பதிலும், எதிரிகளால் சேதமடைந்தவற்றைச் சரிபார்ப்பதிலும் மும்மரமாக ஈடுபட்டிருந்தன. தேவையான அளவு ஊழியர்களும் கச்சாப் பொருள்களும் அவற்றுக்குக் கிடைக்கவில்லை. முக்கியமாகக்

கிடைத்த எஃகு போதவில்லை. போருக்குப்பின் பொருளாதார நிலையைச் சீராக்கப் பலவிதக் கட்டுவேலைகட்கும், இயந்திரங்களுக்கும் எஃகு தேவைப்பட்டதால், எஃகுத் தகடுகளின் பற்றுக்குறை மிக அதிகமாக இருந்தது. கரி போதுமான அளவு கிடைக்காததால் எஃகு உற்பத்தியும் குறைவாக இருந்தது.

இந்தத் தடங்கல்களையெல்லாம் மீறிக் கப்பல் கட்டும் தொழில் நடந்து வந்தது. 1946-ல் உலகமெங்கும் கட்டப்படும் கப்பல்களைக் கணக்கிட்டால் பாதிக்கு மேற்பட்ட வேலை பிரிட்டனிலுள்ள கப்பல் கட்டும் துறைகளில் நடந்தது என்று மதிப்பிடப்பட்டது. அவற்றுள் பெரும்பகுதி வெளிநாட்டுக் கப்பல்காரர்களுக்காகக் கட்டப்பட்டு வந்தது. கடந்த சில ஆண்டுகளில் ஜெர்மனி, ஸ்வீடன், ஜப்பான் நாடுகளில் கப்பல் உற்பத்தி பிரிட்டனில் உள்ள அளவைத் தொட்டு விட்டது. 1956, 1957 ஆம் ஆண்டுகளில் ஜப்பானில் நீரோட்டம் விடப்பட்ட கப்பல்களின் அளவு பிரிட்டிஷ் உற்பத்தியைவிட அதிகம். 1957-ல் உலகெங்கும் கட்டப்பட்ட புதுக் கப்பல்களின் அளவில் பிரிட்டனின் பங்கு 20 சதவிகிதத்துக்கும் குறைவே. பத்து ஆண்டுகளுக்கு முன்னே அதன் பங்கு 50 சதவிகிதத்துக்குமேல் இருந்தது. பிற நாடுகளுடன் ஒப்பிடும்போது இதன் பங்கு குறைந்ததே ஒழிய மொத்தக் கப்பல் உற்பத்தி குறையவில்லை. 1955-ல் பிரிட்டிஷ் கப்பல் உற்பத்தி போருக்குப் பின்னுள்ள ஆண்டுகள் அனைத்திலும்விட அதிகமாக இருந்தது. அடுத்த இரண்டு ஆண்டுகளில் உற்பத்தி அளவு இதற்குச் சிறிது குறைவாக இருந்தது. 1957 முடிவில் பிரிட்டனைச் சேர்ந்த கப்பல் கட்டும் கம்பெனிகளிடம் £ 1,000,000,000 மதிப்புக்கு ஆறேமுக்கால் மிலியன் டன் அளவுக்குக் கப்பல்கள் கட்டித்தரச் சொல்லி ஆர்டர்கள் இருந்தன.

1957க்குப் பின் சில ஆண்டுகளாகக் கப்பல் கட்டும் தொழிலின் வாய்ப்புகள் அவ்வளவு சுகமாக இல்லை. கப்பல் கட்ட வரும் ஆர்டர்கள் குறைந்துவிட்டன. 1960-ல் சில கப்பல் துறைகள் வேலையில்லாமல் போகும் நிலையை அடைந்துவிட்டன. இதற்குப் பல காரணங்கள் கூறலாம். ஜெர்மனி, ஜப்பான் நாடுகளினின்று கப்பல் கட்டத் தீவிரமான போட்டியுள்ளது. அந் நாடுகளில் பிரிட்டனைவிட வேலையாட்கள் ஊதியம் குறைவு. உழைப்புச் செலவு குறைவாதலின், பிரிட்டிஷ் கம்பெனிகள் சொல்வதைவிடக் குறைவாக வெளிநாட்டுக் கம்பெனிகள் விலை கூறுகின்றன. குறித்த தேதிகளில் கப்பல்களைக் கட்டித்தர பிரிட்டிஷ் கம்பெனிகளால் இயலாதது மற்றொரு குறை. அதிகார பூர்வமற்ற வேலை நிறுத்தங்களால் வேலை பாதிக்கப்படுகிறது; இதனால், குறித்த தவணையில் கப்பல் கட்டுவது முடியாத காரியமாகா விட்டாலும் கடினமான காரியம் ஆகிவிடுகிறது. அதிருப்தி அடைந்த

வாடிக்கைக்காரர்கள் வேறெங்காவது கப்பலுக்கு ஆர்டர் செய்து விடுகின்றனர். சில சமயம் பிரிட்டிஷ் கப்பல்காரர்கள்கூட அன்னியக் கம்பெனிகளிடம் கப்பல் கட்ட ஆர்டர் கொடுக்கின்றனர். தவிர விமானப் பிரயாணிப் போக்குவரவும் (ஓரளவுக்குச் சாமான் போக்குவரவும்) வளர்ந்து வருவதால் புதுக் கப்பல்களின் தேவை குறைந்துவிட்டது. (1961 இலையுதிர் காலத்தில், அட்லான்டிக் கடல் போக்குவரத்தில் விமானப் போக்குவரத்துக் கடும்போட்டி காரணமாகத் தன் குவீன் மேரி (Queen Mary) கப்பலுக்குப் பதிலாகப் புதுக் கப்பல் ஒன்றுக்கு ஆர்டர் கொடுப்பதைக் கூனர்ட் கம்பெனி தள்ளிப் போட்டது.)

விஞ்ஞான, தொழில் ஆராய்ச்சித்துறை (Department of Scientific and Industrial Research) பிரிட்டிஷ் கப்பல் கட்டும் தொழிலைப் பற்றி வெளியிட்ட அறிக்கை ஒன்றில் தற்போது வெளிநாடுகளுடன் ஒப்பிடும்போது அடக்கச் செலவு அல்லது கப்பல் அமைப்பில் இங்கிலாந்தில் கட்டப்படும் கப்பல்களில் குறிப்பிடத் தக்கவாறு மேன்மை ஏதுமில்லை எனக் கண்டிருந்தது. உற்பத்தியைப் பெருக்க, எந்திரங்கள் போன்ற இனங்களில் முதலீடு அதிகரித்தபோதிலும் தொழிலாளர்களின் உற்பத்தி அளவு (productivity of labour) கணிசமாக அதிகரிக்கவில்லை என்பதையும் அவ்வறிக்கை எடுத்துக்காட்டியது.

பிரிட்டனின் கப்பல் தொழிலின் பெரும் பகுதிக்கான ஏற்பாடுகள் பால்டிக் எக்ஸ்சேஞ்சில் (Baltic Exchange) செய்யப்படுகின்றன. பால்டிக் கடலை அடுத்துள்ள நாடுகளுடன் வாணிபம் செய்யும் வியாபாரிகளின் சங்கமாக இது பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் தோன்றியது. உலகின் எந்தத் துறைமுகத்துடனுமுள்ள கப்பல் போக்குவரவுக்கும் இங்கு இப்போது ஏற்பாடு செய்யமுடியும். எனினும் பழைய பெயர் மட்டும் நிலைத்துவிட்டது. இவ்வங்காடியின் முக்கிய தொழில் ஒரு துறைமுகத்தினின்று மற்றொன்றுக்குச் சரக்கெடுத்துச் செல்லக் கப்பல்களைக் குத்தகைக்கு எடுப்பதாகும். இங்கு இன்ஷூரன்சு வசதிகளுக்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுகிறது; பொறிகளில் தடங்கல் ஏற்படும்போது விரைவில் அக்கப்பலுக்குப் பொறிப் பாகங்கள் அனுப்ப ஏற்பாடு செய்யப்படுகிறது; ஆள்படை குறைவாக உள்ள கப்பலுக்கு ஊழியர் அனுப்பவும் வகை செய்யப்படுகிறது.[1]

[1] *பால்டிக் அங்காடியில் கப்பல் சம்பந்தமான விஷயங்கள் மட்டும் தீர்க்கப்படுவதில்லை; விமானங்களை வாடகைக் கொடுப்பது இப்போது மிகவும் பெருகி வரும் ஒரு தொழில்; எண்ணெய், எண்ணெய் வித்துக்கள், தானியங்கள் ஆகியவற்றில் இங்கு வியாபாரம் நடக்கிறது. உறுப்பினர் நடத்தும் வாணிபத்தின் அளவு மிகவும் பெருகி இருப்பதால் அவர்கள் ஒப்பந்தங்களைப் பதிவுசெய்ய ஒரு நிர்வகம் (Clearing House) அமைக்கப்பட்டுள்ளது; இதனல் ஒருவர் மற்றொருவருக்குக் கொடுக்கவேண்டிய தொகைகளைச் சரிக்கட்டவும் முடிகிறது.*

உலகப்போருக்குப் பின் பிரிட்டனுடைய கப்பல் தொழிலில் மற்றொரு மாறுதல் உண்டாயிற்று. இதுவரை மோசமாக இருந்த மாலுமிகளின் வேலை நிலவரம் சீராயிற்று. 1947 மார்ச் மாதத்தில் சம்பள விகிதம், வேலை நேரம், விடுமுறை, வேலையினின்று நீக்கப் படாமல் இருத்தல் இவைபற்றிப் பல விதிகள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. அவற்றை அரசாங்கம் பொதுவாகச் செயலாக்கியது. போதிய உணவும் இருப்பிடமும் மாலுமிகளுக்குக் கிடைப்பது பற்றியும் அரசாங்கம் கவனம் செலுத்தியது. நியாயமான ஒரு வரம்புக்கு உட்பட்டுத்தான் இவ்விதிகள் பிரயோகிக்கப்படும். உதாரணமாக, கப்பலொன்று தத்தளித்துக் கொண்டிருக்கும்போது மாலுமிகள் தாம் ஒவ்வொருவரும் ஒரு நாளைக்குச் செய்யவேண்டிய வேலை அளவை முடித்துவிட்டதாகக் கூறி வேலைசெய்ய மறுக்கலாகாது; அதே சமயம், முக்கியமாகப் பழைய கப்பல்களில் உடனடியாகக் குற்றம் சொல்லமுடியாத அளவுக்கு வேலை நிலவரம் மிக நன்றாக மாற்றப்படும் என்றும் எதிர்பார்க்க முடியாது. எனினும், இதுவரை அவசியமெனக் கருதப் பட்ட நிலையைவிட நன்றாக வணிகக் கப்பல் மாலுமிகள் நடத்தப் படவும் அவர்கள் பத்திரமாகவும் சுகமாகவும் இருக்கவும் தேவையான தரங்களை அரசாங்கம் நிர்ணயித்தது, பிரிட்டிஷ் கப்பல் தொழிலின் வரலாற்றில் ஒரு புது யுகத்தின் தொடக்கம் எனலாம்.

27. கூட்டுறவு இயக்கம்

(The Co-operative Movement)

பத்தொன்பதாம் நூற்ருண்டின் முதல் பாதியில் வழங்கிய தலையிடாமைக் கொள்கை, போட்டி மனப் பான்மையை வளர்த்தது. வியாபாரிகளும் பொருள் செய்வோரும் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யவும் விற்கவும் ஒருவரோடொருவர் போட்டியிட்டனர். வேலைகளை நாடி உழைப்பவர்கள் போட்டியிட்டனர். ஊதியங்களை உயர விடாமல் அவர்களுக்கு எதிர்ப்புறம் சேர்ந்திருந்த முதலாளிகள் பார்த்துக்கொண்டனர். இவ்வாறு கட்டுப்பாடற்றிருந்த போட்டியின் பயனுகத் தோன்றிய தீமைகளை ஒழிக்கச் செய்த முயற்சிகளிலொன்று கூட்டுறவு இய்க்கமாகும்.

அந்நூற்ருண்டின் தொடக்கத்தில் கூட்டுறவு என்ற பெயருடன் பல இயக்கங்கள் தோன்றின. முதலில் 'கூட்டுறவு' என்ற சொல்லுக்குக் குறிப்பாகப் பொருள் ஒன்றும் இல்லை. ஏறக்குறைய பொது உடைமை அடிப்படையில் ஆரம்பிக்கப்பட்ட திட்டங்கள் அனைத்தும் அவ்வாறு அழைக்கப்பட்டன. எதிரெதிர்க் குறிக்கோள்களுடையவர்களிடையே உள்ள போட்டியை நீக்கும் குறிக்கோளுடன் எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகளுக்கு முக்கியமாகக் கூட்டுறவு என்கிற அடைமொழி நாளடைவில் கிடைத்தது. கூட்டுறவு இயக்கத்தின் மிகவும் வெற்றிகரமான துறையான சில்லறை வியாபாரத்தில் வாங்குபவருக்கும் விற்பவருக்கும் உள்ள அக்கறைகளின் போட்டி ஒழிகிறது. ஏனெனில் வாங்குபவர்களும் விற்பவர்களும் அவர்களே. கூட்டுறவு உற்பத்தியில் முதலாளிகளும் தொழிலாளிகளும் ஒரே நபர்களே. கடனளிக்கும் துறையிலே ஒரு கூட்டுறவு முறையான வீடுகட்டும் சங்கங்களில் கடன் கொடுப்பவர், வாங்குபவர் இவர்களுக்கிடையே உள்ள முரண்பாடு குறைகிறது.

இந்நாட்டின் பல பாகங்களிலும் விளங்கும் கூட்டுறவுப் பண்டக சாலைகளை (Co-operative Stores) அனைவரும் அறிவர். சில்லறை வியாபாரத்தில் கூட்டுறவு முறை பயன்படுவதற்கு அவை எடுத்துக் காட்டுகள்.[1] 1844-ல் இவ்வியக்கம் தொடங்கியது. அவ்வாண்டு ராச்டேல் (Rochdale) என்ற ஊரில் இருபத்தெட்டுத் தொழிலாளர்கள் சேர்ந்து ராச்டேல் எக்விடபில் பயனீர்ஸ் (Rochdale Equitable Pioneers) (ராச்டேலைச் சேர்ந்த நியாயம் விரும்பும் முன்னேடிகள்) என்ற ஒரு சங்கத்தை நிறுவினர். ஒவ்வோர் உறுப்பினரும் சங்கத்தின் மூலதனத்துக்கு ஒரு பவுன் தொகையைச் சேமித்து அளித்தனர். ஆக நடைமுறைச் செலவு மூலதனம் 28 பவுனுடன் அது தொடங்கியது. இப் பணத்தைக்கொண்டு மளிகைப் பொருள்களும் பிற பொருள்களும் மொத்த விலைக்கு வாங்கப்பட்டன. ராச்டேலில் டோட் சந்திலே (Toad Lane) உறுப்பினரொருவருடைய வீட்டின் ஓர் அறையில் ஒரு 'கடை' திறக்கப்பட்டது. சாதாரணச் சில்லறை விலைக்கு அப் பொருள்கள் உறுப்பினர்களுக்கு விற்கப்பட்டன. சங்கத்துக்கு ஒரு குறிப்பிட்ட இலாபம் கிடைத்தது. மூலதனம் மறுபடி வியாபாரத்துக்குப் பயன்பட்டது. மேலும் உறுப்பினர்கள் சேர்ந்தனர். திட்டம் விரைவில் வெற்றி பெற்றுச் சங்கம் நன்கு நடந்தது.

உறுப்பினர்கள் செலுத்திய மூலதனத்துக்கு ஐந்து சதவிகித வட்டி மொத்த இலாபத்தினின்று கொடுப்பதென முடிவு செய்யப்பட்டது. சங்கம் மேலும் வளர்ந்ததும் கல்வி வளர்ச்சிக்கும் தர்ம காரியங்களுக்கும் அவ்வப்போது இலாபத்திலிருந்து ஒரு பகுதியை ஒதுக்கிவைப்பதென்றும் முடிவாயிற்று. பின்னர் சங்கம் பெரிதாகி டோட் சந்திலிருந்த சிறு அறையினின்று வேறு இடத்துக்குப் போனதும் வாடகைக்கும் ஊதியங்களுக்கும் ஏற்பாடு செய்யவேண்டியதாயிற்று. இச் செலவுகளையும் வாடகையையும் சம்பளங்களையும் கொடுத்தபின் மிகுதி இருந்ததை உறுப்பினர்களுக்கு அவர்கள் பொருள்கள் வாங்கியதற்கேற்ப இலாப ஈவாகப் (dividend) பங்கிட்டு அளிக்கப்பட்டது. உறுப்பினர்களுக்குச் சங்கம் இரண்டு வகையில் பணம் செலுத்தியது - அவர்கள் போட்டிருந்த முதலுக்கு வட்டியாகவும், அவர்கள் பொருள் வாங்கியதற்கு இலாப ஈவாகவும். ஏழை மக்கள் சங்கத்தின் உறுப்பினராகச் சேர ஒரு வழி செய்யப்பட்டது.

[1] இதைச் சில சமயம் தவறுதலாகப் பங்கீட்டிலே கூட்டுறவு (Co-operation in distribution) அல்லது பங்கீட்டுக் கூட்டுறவு (Distributive Co-operation) என் விவரிக்கின்றனர். இச்சொற்றொடரில் 'பங்கீடு' என்ற சொல்லுக்குச் சாதாரணமாகப் பொருளியல் வல்லுநர்கள் கொள்கிற பொருள் இல்லை. ஒரு சமூகத்திலுள்ள செல்வத்தின் பங்கீடு என்பது, அதன் உற்பத்தியில் ஈடுபட்டுள்ள பலவகை மக்களும் எவ்வாறு அதைப் பகிர்ந்து கொள்கின்றனர் என்பதைக் குறிக்கிறது. அதாவது நிலக்கிழார் பெறும் வாடகை, முதலீடு செய்வோர் பெறும் வட்டி, தொழிலாளிகளது ஊதியம், நிர்வகிப்போர் பெறும் இலாபம் ஆகியவற்றை அது குறிக்கிறது.

அவர்களால் ஒரு பங்குக்கான தொகையை ஒரேயடியாகச் செலுத்த முடியாது. எனவே, அவர்களது இலாப ஈவுகளைச் சங்கம் சேர்த்து வைத்து ஒரு பங்கின் தொகை வந்ததும் குறிப்பிட்ட நபர் ஒரு பங்கை வாங்கிக்கொள்ளுவது என்ற நிபந்தனையில் அவர்கள் உறுப்பினராகச் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டனர். கடனுக்குப் பொருள் விற்பதில்லை என்ற கொள்கை தீவிரமாகக் கடைப்பிடிக்கப்பட்டது. எனவே சாதாரணச் சில்லறை வியாபாரிகளைப் போல வாராக் கடன்களால் (bad debts) ஏற்படக்கூடிய நஷ்டத்துக்கு வழி செய்ய வேண்டிய அவசியமில்லை. சங்கத்தின் நிர்வாகத்தை உறுப்பினர்கள் மேற் கொண்டனர். கூட்டங்களில் உறுப்பினர் அனைவர்க்கும் சமமான வாக்குரிமை என்பது அதன் அடிப்படைக் கொள்கைகளில் ஒன்று. உறுப்பினர்களது வாக்குகள் அவர்கள் வைத்துள்ள பங்குகளின் விகிதத்தில் என்று ஏற்பாடு செய்திருப்பின் ஒரு சில பணக்கார உறுப் பினர்களிடம் நிர்வாகம் சிக்கிவிட்டிருக்கும்.

இம்முயற்சியின் வெற்றி மிகவும் குறிப்பிடத் தக்கது. விரைவில் நூற்றுக்கணக்கானவர் ராச்டேல் சங்கத்தில் சேர்ந்தனர். சில ஆண்டு களுக்குப்பின் ஆயிரக்கணக்கானவர் உறுப்பினராயினர். லங்காஷயர் (Lancashire), யார்க்ஷயர் (Yorkshire), மிட்லண்ட் ஜில்லாக்கள் (Midlands) ஆகியவற்றில் பல நகரங்களில் இத்தகைய சங்கங்கள் துவக்கப்பட்டன. சில காலத்துக்குத் தென் இங்கிலாந்தில் இவ் வியக்கத்தின் வளர்ச்சி வேகமாக இல்லை. அங்குக்கூட இருபதாம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்திலிருந்து லண்டன் கூட்டுறவுச் சங்கம் மிகத் துரிதமாக வளர்ந்து வந்திருக்கிறது. 1959 இறுதியில் சில்லறை விற்பனைக் கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் மொத்த உறுப்பினர்களின் எண்ணிக்கை 12 மிலியனைத் தாண்டிவிட்டது. அவற்றின் மொத்த விற்பனை 998 மிலியன் பவுனுக்கு அதிகம்.

ஒரு சிறு முயற்சியாக ராச்டேலில் துவக்கப்பட்ட கூட்டுறவு வியாபாரத்தில் சேர்ந்த பொருள்களின் எண்ணிக்கை பெருகிக் கொண்டே வந்திருக்கிறது. மளிகைச் சாமான்கள் மட்டுமின்றி மாமிசம், பழம், காய்கறிகள், பால், ரொட்டி, பிற உணவுப் பொருள்கள் இவையும் இச் சங்கங்களில் விற்கப்படுகின்றன. உடை, காலணிகள், அலங்காரத்துணிகள், நாற்காலி மேஜை வகைகள், இரும்புச் சாமான் கள், கரி ஆகியவையும் அவற்றுடன் சேர்ந்துள்ளன. சில பெரிய சங்கங்கள் துணிகளைச் சலவை செய்வது, தரை விரிப்புகளைச் சுத்தப் படுத்துவது, தட்டுமுட்டுச் சாமான்களை ஓர் இடத்திலிருந்து மற்றொன் றுக்கு எடுத்துச் செல்வது போன்ற தொழில்களையும் செய்கின்றன.

இவ் வியக்கத்தின் வெற்றிக்குப் பல காரணங்கள் கூறலாம். மொத்த விலையைவிடச் சிறு வித்தியாசத்தில் சில்லறையாகப் பொருள்

களை வாங்கமுடியும் என்ற சௌகரியம் பலரையும் ஈர்க்கிறது. கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் விலை குறைப்பதற்காகத் தரம் குறைந்த பொருள்களை வாங்கி விற்பதில்லை. எனவே உயர்ந்த பொருள்களை விற்கின்றன என்ற நற்பெயர் அவற்றிற்குக் கிட்டியிருக்கிறது. அவற்றிற்கு வாராக்கடன்களால் நஷ்டமில்லை. நிலையாக அவற்றிடமிருந்து பொருள் வாங்கும் வாடிக்கைக்காரர்களை அவை பெரும் அளவில் பெற்றிருக்கின்றன. பிற வியாபாரங்களில் உள்ளதைவிடக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மொத்தமாக வாங்குவதில் ஊகவாணிபம் செய்வது (speculation) குறைவு. தவிர, வாடிக்கைக்காரர்களது ஆதரவைத் தொடர்ந்து பெற விளம்பரம் செய்யவேண்டிய அவசியம் அவற்றிற்கு இல்லை.

1864-ல் மாஞ்செஸ்டர் நகரில் (Manchester) கூட்டுறவு மொத்த விற்பனைச் சங்கம் (Co-operative Wholesale Society) அமைக்கப் பட்டது. சில்லறை விற்பனைச் சங்கங்கள் மேலும் மேற்கொண்ட வேலைகளில் இது முக்கியமானதொன்ருகும். சில்லறை விற்பனைச் சங்கங்களுக்கும் அவர்களது உறுப்பினர்களுக்கும் எந்த உறவு இருந்ததோ அதே உறவு மொத்த விற்பனைச் சங்கத்துக்கும் சில்லறை விற்பனைச் சங்கங்களுக்கும் இருந்தது. மொத்த விற்பனைச் சங்கத்தின் மூலதனத்தில் சில்லறை விற்பனைச் சங்கங்கள் பங்கு பெற்றன. அப் பங்குகளுக்கு வட்டி பெற்றன. அவை வாங்கிய பொருள்களுக்கு இலாப ஈவுத் தொகைகள் பெற்றன. இவ் வருமானங்கள் அவற்றின் இலாபத்தைப் பெருக்கி, அவற்றின் உறுப்பினரது இலாப ஈவை அதிகரித்தன. தனித்தனியாகச் சில்லறை விற்பனைச் சங்கங்கள் வாங்கக்கூடியதை விடப் பெரிய அளவிலும் குறைந்த விலைக்கும் மொத்த விற்பனைச் சங்கம் பொருள்களை வாங்குகின்றது. நாளடைவில் இது நேரிடையாகப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யத் தொடங்கியது. இப்போது அது செருப்புகள், கம்பளித்துணிகள், உடைகள் போன்ற பல பொருள்களை உற்பத்தி செய்கிறது. கூட்டுறவுச் சங்கங்கள், தோழமைச் சங்கங்கள் (friendly societies), தொழிலாளர் சங்கங்கள் போன்ற நிறுவனங்களுக்கு உதவியாக இருக்க ஒரு பாங்கியையும் அது தொடங்கியிருக்கிறது.

சிவில் ஊழியர் சப்ளை சங்கம் (Civil Service Supply Association), சிவில் ஊழியர் கூட்டுறவுச் சங்கம் (Civil Service Co-operative Society), கடற்படை, கப்பல் படை ஊழியர் பண்டக சாலை (Army and Navy Stores) போன்ற வேறு சில சங்கங்கள் லண்டனில் அமைக்கப் பட்டன. பொதுவாகக் கூட்டுறவு இயக்கத்தில் காணப்படுகிற கொள்கைகளுக்கும் இவற்றின் நடைமுறைக்கும் சில விஷயங்களில் வேறுபாடு உண்டு. சில்லறை அங்காடியின் விலைக்கே சாதாரணக்

கூட்டுறவுப் பண்டக சாலைகள் பொருள்களைத் தம் உறுப்பினர்களுக்கும் பிறருக்கும் விற்கின்றன; இலாபத்தை உறுப்பினர்களுக்குப் பங்கு வீதமாகப் பகிர்ந்தளிக்கின்றன. ஆனால் மேலே கூறியுள்ள சங்கங்கள் மொத்த விலைக்குப் பொருள்களை வாங்கி நிர்வாகச் செலவுக்காக ஒரு சதவிகிதத்தைச் சேர்த்து அதே விலைக்குப் பொருள்களை விற்கின்றன. கூட்டுறவு நிறுவனம் என்ற பெருமை கொண்டாட முடியாத பிற பெரிய கடைகளைப் போலவே அவை நடைமுறையில் இருக்கின்றன.

கூட்டுறவு முறையைக் கடைப்பிடிப்பதால், அது பல துறைகளிலும் பரவும்போது சமூகத்தின் அமைப்பே கடைசியில் அடியோடு மாறிவிடும் என்றும், போட்டி முறையின் தீங்குகள் எல்லாம் இல்லாவிடினும் அவற்றில் பெரும்பாலானவையாவது இதனால் மறைந்துவிடும் என்றும் இவ்வியக்கத்தைத் தோற்றுவித்தவர்கள் கருதினர். இந்தக் குறிக்கோளை அடைவதில் இவ்வியக்கம் வெற்றி கண்டதாகக் கூறமுடியாது. பிற துறைகளைவிடச் சில்லறை வியாபாரத்தில் இது நல்ல பலன் தந்திருக்கிறது. ஆனால் இத் தொழில் யுகத்தின் முக்கிய பொருளாதாரப் பிரச்சினைகள் வாங்குவோருக்கும் விற்போருக்குமிடையுள்ள போட்டியுணர்ச்சியின் விளைவல்ல; முதலாளி, தொழிலாளித் தகராறுகளினால் விளைவன. இப் பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதில் கூட்டுறவு இயக்கத்தினால் குறிப்பிடத் தக்கவாறு வெற்றி பெற முடியவில்லை.

பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் பின் பாதியில் கூட்டுறவு முறையில் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யப் பல முயற்சிகள் செய்யப்பட்டன. மாவு அரைக்கும் ஆலைகள்; ஆடைகள் தைக்கும் தொழிற் கூடங்கள், இரும்பு - எஃகு ஆலைகள், காலணித் தொழிற்சாலைகள், ரொட்டிக் கிடங்குகள் போன்றவை இம் முறையில் அமைக்கப்பட்டன. இத் தொழிற்சாலைகளின் ஊழியர்களே தத்தம் சங்கங்களின் மூலதனத்தைச் செலுத்திப் பங்குதாரராயினர். செய்த வேலைக்குக் கூலி, முதலிட்ட பணத்துக்கு வட்டி, பிற செலவுகள் போக மீதமுள்ள நிகர இலாபத்தில் இலாப ஈவு[1] ஆகியவற்றை அவர்கள் பெற்றனர். முதலாளிகளும் தொழிலாளர்களும் அவர்களே ஆதலின் இவ்விரு சாராருக்கிடையே சாதாரணமாக உள்ள விரோதம் இத்தொழிற்சாலைகளில் இராது என எதிர்பார்க்கப்பட்டது.

இவ்வகை அமைப்புகள் பல தோல்வியுற்றன. கடை வைப்பதற்குத் தேவையானதைவிடக் கூட்டுறவுத் தொழிற்சாலைக்கு மூலதனம் அதிக அளவில் வேண்டும். தொழிலாளர்களால் சாதாரணமாக

[1] இலாப ஈவு, மூலதனத்தில் உள்ள பங்குத் தொகையை அடிப்படையாகக் கொண்டிருக்கும் அல்லது சம்பாதித்த கூலியின் அளவை ஒத்து அமையும்.

அவ்வளவு மூலதனத்தைச் சேர்க்க இயலவில்லை. பல தொழிற்சாலைகளுக்கு, இம் முயற்சிகளில் ஆர்வம் காட்டிய தரும சிந்தனையுள்ளவர்கள், தொழிலாளர்களால் தரமுடியாது போன மிகுதி மூலதனத்தைக் கொடுத்துதவினர். கூட்டுறவுத் தொழிற்சாலைகளின் நிர்வாகம் நன்கு நடக்க வில்லை. திறமை வாய்ந்த மேலாளர்களை (Managers) நல்ல சம்பளம் கொடுத்து வேலைக்கமர்த்திக் கொள்ள வேண்டிய அவசியத்தை இத்தகைய தொழிற்சாலைகளின் உறுப்பினர்கள் உணராதது இவ்வியக்கத்தின் முக்கியமான ஒரு குறையாகும். தவிர, இவ்வகை நிறுவனங்களில் தொழிலாளர்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட நிர்வாகக் கமிட்டிகள் (committees of management) அடிக்கடி கூடின; சில சமயம் அவை மேலாளர்களின் முடிவுகளைத் தள்ளிவிட்டு வேறு முடிவுகளைத் தீர்மானிப்பதன் விளைவாக மேலாளர்களுடைய அதிகாரம் கட்டுப்பட்டு விடுகிறது. பொறுப்புக்கு ஏற்றவாறு அதிகாரம் இல்லாத இத்தகைய வேலையை மேற்கொள்ள நிர்வாகத் திறமையுள்ள யாரும் ஒப்பமாட்டார்கள் என்பதில் ஐயமில்லை. ஒரு கூட்டுறவுத் தொழிற்சாலைக்கும் மற்றொன்றுக்கும் இடையே நடந்த கடுமையான போட்டி இவ்வியக்கத்தின் மற்றொரு குறையாகும். சில தொழிற்சாலைகளைப் பொறுத்தவரை, கூட்டுறவு முறையின் அடிப்படைக் கொள்கைகளே கைவிடப்பட்டன. நல்ல நிலைமையிலுள்ள சில தொழிற்சாலைகள் ஊழியர்கள் தேவைப்படும்போது உறுப்பினர்களாக்காமல் தொழிலாளர்களை வேலைக்குச் சேர்த்துக் கொண்டன. அத்தகைய தொழிற்சாலை, கூட்டுறவு ஆலை ஆகாது. எல்லோருமோ அல்லது பெரும்பாலான பங்குதாரர்களோ வேலை செய்வதும், நிறையப் பங்குதாரர் சேர்ந்துள்ளதுமானச் சாதாரண உற்பத்திக் கம்பெனியே அது.

கூட்டுறவு இயக்கத்தின் பிற துறைகளில் உள்ள நிறுவனங்களோ, தொழிலாளர் சங்கங்களோ (Trade Unions), தொழிற் கட்சியோ (Labour Party), கூட்டுறவு உற்பத்திச் சங்கங்களை வரவேற்று ஆதரிக்க வில்லை. இத்தகைய சங்கங்களின் உற்பத்திப் பொருள்களைக் கூட்டுறவு மொத்த விற்பனைச் சங்கம் வாங்க விரும்பவில்லை என்றும் அவை சில்லறை விற்பனைச் சங்கங்களுக்குக் கிடைப்பதைத் தடுக்கவும் முயன்றது என்றும் கூடக் கூறப்படுகிறது. இம் மனப்போக்கு வியக்கத்தக்கதாகத் தோன்றலாம்; தொழிலாளர் குழு

ஆட்சி (Syndicalism)[1] வாடை வீசும் எம் முயற்சியையும் மக்களது உள்ளுணர்ச்சி வெறுத்தது இதற்குக் காரணமாக இருக்கலாம்.

பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் கூட்டுறவு முறையில் விவசாயம் செய்யவும் சில முயற்சிகள் செய்யப்பட்டன. கூட்டுறவுப் பண்ணையின் தொழிலாளர்களே அதன் சொந்தக்காரர்கள்; நிர்வாகத்தை அவர்களே கவனித்தனர்; தமக்குத்தாமே வேலைக்குக் கூலியும், முதலீட்டுக்கு வட்டியும் இலாபத்தில் பங்கும் அளித்துக் கொண்டனர். ஆனால், தாமே சொந்தமாக மூலதனப் பங்குகளைச் செலுத்த ஏழைகளான பயிர்த் தொழிலாளிகளால் முடியவில்லை. எனவே பிற கொடையாளிகளின் உதவியோடுதான் இத்தகைய பண்ணைகளை ஆரம்பிக்க முடிந்தது. இவ்வாறு பிறரிடமிருந்து வாங்கிய மூலதனத்தைத் திருப்பித் தரும் அளவுக்கு இலாபம் சம்பாதித்த சில பண்ணைகள் இருந்தன. பிற கூட்டுறவுப் பண்ணைகள் தோல்வியுற்றன. இவற்றின் தோல்விக்குக் கூட்டுறவு முறையின் கொள்கைகள் மட்டுமே காரணம் என்று கூறமுடியாது. பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் கடைசிக் கால் பகுதியில் ஏற்பட்ட பொருளாதாரப் பெருமந்தத்தின்போது பிறவற்றைப் போலக் கூட்டுறவுப் பண்ணைகளும் அவதியுற்றன; அவற்றுள் பல மூடப்பட்டன; மிஞ்சி நின்றவற்றிற்கு நிலைமையைச் சமாளிக்க வெளி உதவி தேவைப்பட்டது. இன்றும் சில கூட்டுறவுப் பண்ணைகள் உள்ளன. ஆனால், அவற்றில் வெகு சிலவற்றைத் தவிரப் பிற இலாபத்தில் நடக்கின்றனவா என்பது சந்தேகமே.

கூட்டுறவு இயக்கத்துடன் வீடுகட்டும் சங்கங்களைச் (building societies) சாதாரணமாக இணைத்துச் சொல்வதில்லை. இருந்தபோதிலும் அடிப்படையில் அவை கூட்டுறவுக் கொள்கைகளையே உடையன. மாறுபட்ட அக்கறையுள்ள கடன் வாங்குபவர், கொடுப்பவர் இருவருக்குமிடையே உள்ள முரண்பாட்டை நீக்குவது இவற்றின் குறிக்கோள். பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் வீடுகட்டும் சங்கங்கள் பல அமைக்கப்பட்டன. ஒவ்வொன்றிலும் ஒவ்வொரு மாதமும்

[1] தொழிற்குழு ஆட்சி என்பது பொதுமக்களுடைய தேவைகளைச் சிறிதும் கருதாத, தொழிலுற்பத்தி அனைத்தும் அதன் தொழிலாளர்களுக்கே உரிமை என்ற ஆட்சி முறை எனச் சுருக்கமாகக் கூறலாம். எனவே அதன்படி, கரி விலை ஏற்றம் காரணமாக மக்களுக்கு எவ்வளவு அவதி ஏற்பட்டாலும் தொழிலும் வாணிபமும் எவ்வளவு பாதிக்கப்பட்டாலும் அக்கறையின்றிக் கரியின் விலையைச் சுரங்க ஊழியர் ஏற்றக்கூடும். ஏனெனில் தொழிற்குழு ஆட்சி முறைப்படி கரிச் சுரங்கத்தின் உற்பத்தி அச் சுரங்கத் தொழிலாளர்களைச் சேர்ந்தது. பொது உடைமைத் தத்துவத்துக்கும் (Socialism) தொழிற்குழு ஆட்சிமுறைக்குமுள்ள வேறுபாடு யாதெனின் சோஷலிசத்தின் குறிக்கோள் நாட்டின் முக்கிய தொழில்களை நாடு முழுமைக்கும் நன்மை பயக்குமாறு அரசாங்கம் ஏற்று நடத்துவதாகும். பிரிட்டனில் இருப்பதைவிட ஐரோப்பிய நாடுகளில் தொழிற்குழு ஆட்சிமுறைக்கு ஆதரவாளர்கள் அதிகம். பிரிட்டனில் அது நன்கு வேரூன்றவேயில்லை.

அல்லது ஒவ்வொரு வருடமும் பணம் செலுத்தும் உறுப்பினர்கள் பலர் இருந்தனர்; இத்தொகைகளைச் சேர்த்து, அதிலிருந்து வீடு வாங்க விரும்பும் உறுப்பினருக்குக் கடன்கள் அளிக்கப்பட்டன. வாங்கிய வீடே அந்தக் கடனுக்கு ஈடாகும். நாளடைவில் பல உறுப்பினர்களுக்கு இக் கடன்கள் கிடைத்தன. அவர்கள் தாம் செலுத்தும் தவணைத் தொகைகளை விடாமல் கட்டி வந்தனர். இதனால் அவர்களது கடன் குறைந்து வந்தது. பாக்கி நின்ற கடனுக்கு அவ்வப்போது வட்டியும் அவர்கள் செலுத்தி வந்தனர். கடன் வாங்காத உறுப்பினர்களுக்கு அவர்கள் கணக்கிலுள்ள தொகைக்கு வட்டி தரப்பட்டது. இத்தகைய சங்கங்கள் நன்கு நடந்தன. இவற்றின் மூலம் தாமே வீட்டுச் சொந்தக்காரராக முடியாத பலரும் சொந்த வீடுகளில் வசிக்கலாயினர்.

இதுபோன்ற வாய்ப்பினை உறுப்பினர்களுக்கு வீடுகள் கட்டவெனச் சில்லறை விற்பனைச் சங்கங்களும் அளிக்கின்றன. தேவைக் கதிகமாக உள்ள மூலதனத்தினின்று அவை தம் உறுப்பினர்களுக்கு வீடுகட்டக் கடன் அளிக்கின்றன. கடன் தொகையைத் தவணைகளில் உறுப்பினர்கள் திருப்பித் தரவேண்டும். அத்தகைய உறுப்பினர்கள் தமக்குச் சேரவேண்டிய இலாப ஈவையும் மூலதன வட்டியையும் தாம் திருப்பிக் கொடுக்கவேண்டிய கடன் தவணைகளுக்காகப் பிடித்துக் கொள்ளுமாறு ஏற்பாடு செய்துகொள்ளலாம். இவ்வாறு அவர்கள் பொருள்களைத் துய்த்து வீட்டினைப் பெறலாம். ('Eat and drink their way into a house')

இவை சட்டப்படிக் கூட்டுப் பங்கு நிறுவனங்கள் (Corporate bodies) இல்லாமையால் முதன் முதலில் அமைக்கப்பட்ட கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்குச் சில கஷ்டங்கள் இருந்தன. உறுப்பினரல்லாதவருடன் அவை வாணிபம் செய்ய முடியவில்லை; அவற்றின் அதிகாரிகள் சங்கப் பணத்தைக் கையாடாமல் பாதுகாக்க முடியவில்லை; சங்கத்தின் கடன்கள் அனைத்துக்கும் ஒவ்வோர் உறுப்பினரும் தனித் தனியாகப் பொறுப்புடையவராயிருந்தனர். இக்குறைகளை நீக்கப் பல சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டன. இப்போது இச் சங்கங்கள் 1876 ஆம் வருடத்துத் தொழில் மற்றும் வருங்காலச் சேமிப்புச் சங்கங்கள் சட்டப்படி (Industrial and Provident Societies Act, 1876) நடக்கின்றன.

கூட்டுறவு இயக்கத்திலுள்ள பல சங்கங்களும் ஒன்றோடொன்று தொடர்பு கொண்டிருக்கவென 1869-ல் ஒரு கூட்டுறவு மகாசபை (Co-operative Congress) நிறுவப்பட்டது. இம் மகாசபையின் கூட்டம் அப்போதிருந்து ஆண்டுதோறும் நடந்து வருகிறது. அநேகமாக எல்லாக் கூட்டுறவுச் சங்கங்களும் அங்கத்தினராகச் சேர்ந்துள்ள

கூட்டுறவு யூனியன் (Co-operative Union) ஒன்றும் அமைக்கப் பட்டது. இது கூட்டுறவு இயக்கம் அனைத்துக்குமான பொதுக் கொள்கைகளை வகுக்கிறது.

ஐரோப்பிய நாடுகளில் கூட்டுறவு இயக்கம் பரவியதைப்பற்றி விவரிப்பது இந்நூலின் குறிக்கோளுக்கு அப்பாற்பட்டது. எனினும் பெல்ஜிய நாட்டிலும் இரண்டாம் போருக்கு முன் ஜெர்மனியிலும் இவ்வியக்கம் மிக நன்ருகப் பரவியுள்ளதை இங்குக் குறிப்பிட வேண்டும். இந் நாடுகளில் கூட்டுறவு இயக்கத்துக்கும் தொழிலாளர் சங்கங்களுக்கும் நெருங்கிய தொடர்பு உண்டு. பிரிட்டனில் கூட்டுறவு இயக்கத்துக்கும் தொழிலாளர் சங்க இயக்கத்துக்கும் தொடர்பு ஏற்படுத்த முயற்சிகள் செய்யப்பட்டன. சில ஆண்டுகளுக்கு முன் கூட்டுறவு யூனியன், தொழிலாளர் சங்கமகாசபை (Trade Union Congress), தொழிற்கட்சி இவை மூன்றும் சேர்ந்த ஒரு கூட்டுக் கமிட்டியை நிறுவப் பேச்சு வார்த்தைகள் நடந்தன. நன்கு ஸ்தாபிக் கப்பட்ட ஓர் அரசியல் கட்சியுடன் இணைந்திருக்கக் கூட்டுறவாளர் கள் விரும்பாததால் இம்முயற்சி முதலில் தோற்றது. இருந்த போதிலும் அவர்கள் ஓரளவுக்கு அரசியலில் ஈடுபட்டனர். காமன்ஸ் சபைத் தேர்தலுக்கு நின்ற சில அபேட்சகர்களுக்கு அவர்கள் ஆதர வளித்தனர். அவர்களுள் சிலர் தேர்தலில் வெற்றி பெற்றனர். அத்தகையவர் தொழிற் கட்சியுடன் சபையில் அமர்ந்தனர்; வாக் களிப்பில் தொழிற் கட்சியைச் சார்ந்திருந்தனர். சமீப ஆண்டுகளில் கூட்டுறவு யூனியனுக்கும் தொழிற் கட்சிக்கும் முறைப்படியான நேச உடன்பாடு உள்ளது.

28. இரவலர் பிரச்சினை

(Pauperism)

தற்காலத்தில் இரவலர் பிரச்சினை என்றால் என்ன அர்த்தம் கொள்கிறோமோ, அத்தகைய பிரச்சினை இடைக்காலத்தில் இல்லை. இன்றிருந்தது போலவே செல்வத்தின் பங்கீட்டிலே வித்தியாசங்கள் இடைக்காலத்திலும் இருந்தன. நாட்டின் செல்வமும் இன்றிருப்பதை விட அப்போது குறைவு. எனவே ஏழ்மை நிறைய இருந்ததில் வியப்பில்லை. மக்களில் பெரும்பான்மையருடைய வாழ்க்கைத்தரம் மிகவும் குறைவாக இருந்தது. இருந்தபோதிலும் இன்று தொழிலாள வர்க்கத்தைப் பாதிக்கக்கூடிய தடங்கல்களும் பயங்களும் (uncertainties) இடைக்காலத்தில் பெரும்பாலும் இல்லை; ஒரு மேனரின் குடிகளுக்கு விளைச்சல் இல்லாமற் போனால் தம் தேவைகள் அனைத்தையும் பூர்த்தி செய்துகொள்ள இயலாமற் போகலாம். ஆனால் முன்னரே கூறியபடி அவர்களுக்கு வேலையின்மை பற்றிய பயமில்லை. நோய், நொடி வந்ததால் அவர்களது பொருளாதார நிலை பாதிக்கப் படவில்லை. மூப்பு வந்தால் வாழ வழியின்றிப் போகுமோ என்ற பயமுமில்லை.

இவ்வாறு ஆதரவற்ற நிலையில் இருந்தவர்களுக்கு இடைக்காலத்தில் அரசாங்கத்தை நாடாமலே உதவி கிடைத்தது. கில்டு உறுப்பினர்கள் ஏழ்மை நிலையடைந்தால் அவர்களது சங்கம் அவர்களுக்கு உதவியளித்தது. உறுப்பினர்கள் இறந்துபோனால் அவர்களது விதவைகளுக்கும், குழந்தைகளுக்கும் இவ்வுதவி கிடைத்தது. தேவைப்பட்டவர்களுக்கெல்லாம் மடங்கள் தருமம் செய்தன. பல பெரிய பிரபுக்களும், குருமார்களும் தம்மை அணுகியவர்கள் அனைவருக்கும் உணவளித்தனர். நோய் வாய்ப்பட்டவர்களைக் கவனிக்க வைத்திய சாலைகளும், ரோகிகள் அகங்களும் (lazar houses) இருந்தன.

இடைக்காலம் முடிந்தபோது ஆதரவற்ற மக்களின் தொகை அதிகமாகியது. நாட்டில் சில பாகங்களில் மேய்ப்புத் தொழில் (Pasture farming) வளர்ச்சியுற்றதும் கிராமங்களில் பலர் தம் நிலங்களினின்று வெளியேற்றப்பட்டனர். வேலை ஏதுமின்றி அவர்கள் நகரங்களை வந்தடைந்தனர். அல்லது நாடோடிகளாகவும் கொள்ளைக்காரர்களாகவும் மாறினர். நகரங்களிலோ ஏற்கெனவே பல தேர்ந்த கூலியாட்கள் (journeymen) வேலையற்றிருந்தனர். நூருண்டுப் போரும் (Hundred Years War), ரோஜாப் போர்களும் நடந்து வந்தபோது இவர்களில் சிலர் போர் வீரர்களாக இருந்தனர். சமாதானம் ஏற்பட்டு டியூடர் (Tudor) அரசர்களின் உறுதியான ஆட்சி தொடங்கியதும் பிரபுக்கள் தம் பரிவாரங்களைக் கலைத்துவிட்டனர். இதன் விளைவாக கிராமப் புறங்களில் திடகாத்திரமான பிச்சைக்காரர்களின் எண்ணிக்கை மிகவும் அதிகரித்தது. பழைய தருமமுறைகளால் இவர்களனைவருக்கும் உதவி கிட்டவில்லை. அதே சமயம் கில்டுகளும் தேய்ந்து மறைந்தன; மடங்களும் மறையும் தருவாயிலிருந்தன.

எனவே ஏழ்மைப் பிரச்சினைக்கு அரசாங்கம் ஒரு வழி செய்ய வேண்டியதாயிற்று. முதலில், திடகாத்திரமான பிச்சைக்காரர்கள் அனைவரும் வேலை செய்ய விரும்பாத சோம்பேறிகள் எனக் கொள்ளப்பட்டனர். எட்டாம் ஹென்ரியின் காலத்தில் வேலை ஏதும் மேற்கொள்ளாததற்காக அவர்களைத் தண்டிக்கவேண்டும் என உத்தரவு இடப்பட்டது. 1531-ல் வந்த சட்டப்படி அனுமதிச் சீட்டின்றி பிச்சை எடுப்பவர்களுக்கு இரண்டு கசையடிகள் தண்டனை அளிக்கப்பட்டது. கசையடி பெற்றபின், இந்தப் பிச்சைக்காரன் தான் வேலை மேற்கொள்ளவேண்டிய இடமாகிய தன் சொந்த ஊர் போய்ச் சேரும் வரையில் பிச்சை எடுத்துக்கொண்டே போகலாம் என்றும் அவனுக்கு அளிக்கவேண்டிய தண்டனை நிறைவேற்றப்பட்டுவிட்டது என்றும், ஒரு சான்றிதழ் (Certificate) அவனுக்கு அளிக்கப்பட்டது. சக்தியற்றவர்கள், போரிலே காயமுற்று வேலை செய்யமுடியாத வீரர்கள் ஆகியோருக்குப் பிச்சையெடுக்க அனுமதி வழங்கப்பட்டது. டியூடர் மன்னர்கள் காலத்தில் இதுதான் அரசாங்கம் அளித்த உபகாரச் சம்பளமாகும்.

குரூரமான இச்சட்டத்தினுல் நாட்டில் பிச்சைக்காரர்கள் தொகை குறையவில்லை. 1536-ல் இதற்குப்பின் மற்ருெரு சட்டம் வந்தது. இப் பிரச்சினையை ஆராய்ந்து இதற்கு ஒரு முடிவுகாண எடுக்கப்பட்ட உண்மையான ஒரு முயற்சி அது. ஆதரவற்ற ஏழைகளைப் பலவகையாகப் பிரித்தது அது. சக்தியற்றவர்களுக்கு ஒவ்வொரு பாரிஷிலும்

(Parish) தருமம் வசூலிக்கப்படவேண்டும்; திடகாத்திரமானவர்களுக்கு வேலைதரவேண்டும். சோம்பேறிகளைத் தண்டிக்கவேண்டும்; அனாதைச் சிறுவர்களைத் தொழில் பயில விடவேண்டும், ஏழைகள் நிதிக்கு அனைவரும் உதவுவது கட்டாயமாக்கப் படவில்லை; எனவே இச் சட்டம் எப்பலனும் தர வழியில்லை. பொதுவாக அதைச் செயலாற்றுவது முடியாதிருந்தது

1547-ல் ஆறும் எட்வர்டின் ஆட்சிக் காலத்தில் ஒரு சட்டம் வந்தது. அதன்படி வேலையின்றித் திரிபவர்கள் பிடிபட்டால் அவர்கள்மீது V (Vagabond-நாடோடி என்பதன் முதல் எழுத்து) என்று சூடு போடவேண்டும். அத்தகையவனைப் பிடிக்கும் நபரிடம் அவன் இரண்டு ஆண்டுகள் அடிமையாக இருக்கவேண்டும். அக்காலத்தில் ரொட்டி, நீர், மிஞ்சியுள்ள மாமிசம் ஆகியவற்றை அவனுக்கு உணவாக அளிக்கவேண்டும். அவனைக் கசையடி கொடுத்து வேலைவாங்க வேண்டும். அதன்பின் மற்றொரு முறை அவன் நாடோடியாகத் திரிந்து அகப்பட்டால் அவன்மீது S (Slave — அடிமை) என்று சூடு போடப்படும். அதன்பின் அவன் சாகும் வரை அடிமையாக இருக்கவேண்டும். ஆனால் இந்தச் சட்டம் விரைவில் ரத்தாகி 1531 ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் மறுபடி கொணரப்பட்டது.

1547, 1552, 1557 ஆம் ஆண்டுகளில் வேறு சட்டங்களின்படி ஆதரவற்ற ஏழைகளுக்காகத் தன்னிச்சையாகப் பிச்சையிடுவோரிடம் மாதாக் கோயிலில் பணம் திரட்ட ஏற்பாடு செய்ய முயற்சிகள் செய்யப்பட்டன. 1563-ல் மற்றொரு சட்டப்படி பிச்சை கொடுக்க மறுத்தவர்களை அமைதிக்காப்பு நீதிபதிகள் (Justices of Peace) முன் கொண்டு போகவேண்டும் என்றும், நீதிபதிகள் அவர்களைப் பிச்சையிடுமாறு கேட்டுக் கொள்ளவேண்டும் என்றும் அதற்கு அவர்கள் இசையாவிடில் அவர்களைக் கட்டாயப் படுத்தவேண்டும் என்றும் உத்தரவு இடப்பட்டது. அடுத்தடுத்துப் பல சட்டங்களின்படி தன்னிச்சையாகப் பிச்சையிடுமாறு மக்களைத் தூண்டுவதற்கு உத்தரவுகள் இட்டதற்குக் காரணம், இம்முறையினால் போதுமான பலன் விளையவில்லை என்பதே. 1572-ல் கட்டாயமாகப் பணம் வசூல் செய்ய உத்தரவு ஆயிற்று; இவ்வாறு இரவலர் வரி (Poor Rate) தோன்றியது. ஒவ்வொரு பாரிஷிலும் அமைதிக்காப்பு நீதிபதிகள் ஒவ்வொருவருக்குமான வரியை நிர்ணயித்து, அதை வசூலிக்கத் தண்டல் அதிகாரிகளையும் (Collectors) ஏழைகளுக்கு அதைப் பங்கிட்டுத்தரவும் அவர்களுக்கு வேலைக்கு ஏற்பாடு செய்யவும் பார்வையாளர்களையும் (Overseers) நியமனம் செய்யவேண்டுமென அச் சட்டம் கூறியது. நாடோடிகளுக்குக் கசையடி கொடுத்தும், சூடிட்டும், திரும்பத்திரும்ப அவ்வாறே அவர்கள் திரிந்தால், தூக்கிலிட்டும் கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்றும் அச் சட்டம் உத்தரவிட்டது.

1576-ல் ஒரு முக்கியமான சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இப் பிரச்சினையை எல்லா வகையிலும் தீர்க்கவேண்டுமென இது முயற்சி செய்தது. வேலையற்றவர்களுக்கு பாரிஷ் அதிகாரிகள் வேலை தருவதற்காக வேலைக்கான சாமான்களை வாங்கவேண்டும். ஒவ்வொரு கவுண்டியிலும் (County) திருத்த அகங்கள் (Houses of correction) நிறுவப் படவேண்டும்; வேலை செய்ய மறுக்கும் நாடோடிகளை அவ்வகங்களில் சேர்க்கவேண்டும்; அவர்களைக் கசையடி கொடுத்து வேலை வாங்கவேண்டும் என்றது அது. 1597-ல் மற்றொரு சட்டம் வந்தது. அரசாங்கம் இச் சட்டங்களை அமலாகாமல் இருக்க விடவில்லை. இச் சட்டங்களைச் செயலாற்றும் பொறுப்பு உடனடியாக அமைதி காக்கும் நீதிபதியுடையது. அவர்களது கடமையை மன்றம்[1] (Council) அடிக்கடி நினைவுபடுத்திக்கொண்டிருந்தது.

டியூடர் மன்னர்கள் காலத்தில் இயற்றப்பட்ட பல சட்டங்களின் நடைமுறையின் அனுபவம் 1601 ஆம் ஆண்டின் புகழ் பெற்ற இரவலர் சட்டத்தை அமைக்க உதவியது. இச் சட்டத்தில் புதுமை ஒன்றும் இல்லை; ஏற்கெனவே இதுபற்றி இருந்த பல சட்டங்களை முறைப்படி திரட்டியது அது; அதன் கொள்கைகள் இரவலர் சட்ட நிர்வாகத்துக்குப் பல ஆண்டுகள் அடிப்படையாக விளங்கின. அதன்படி ஒவ்வொரு பாரிஷ் நிர்வாகமும் அதில் வசிக்கும் ஏழைகளைக் காப்பாற்றவேண்டும். வேலை செய்யச் சக்தியற்ற ஏழைகளுக்கு உணவளிக்கவேண்டும். திடகாத்திரமானவர்களுக்கு வேலை அளிக்கவேண்டும். சோம்பேறிகளைத் திருத்த அகங்களில்[2] வைத்துக் கட்டாயமாக வேலை வாங்கவேண்டும். அனாதைக் குழந்தைகள் பின்னர் தம் தேவைகளைத் தாமே பூர்த்தி செய்துகொள்ள வழி செய்ய அவர்களைத் தொழிற் கலைஞர்களிடம் தொழில் பயிலச் செய்யவேண்டும். இங்கிலாந்துத் திருச் சபையின் (Church of England) தொழுகைக்கு வராதவர்களிடம் வசூலித்த அபராதங்களையும், பாரிஷில் உள்ள வீடுகளின் சொந்தக்காரர்களிடமிருந்து பார்வையாளர்கள் வசூலித்த இரவலர்வரித் தொகையையும் இதற்காக உபயோகிக்க வேண்டும்.

ஸ்டூவர்ட் அரசர்களின் காலத்தில் முதல் பாதியில் இச் சட்டம் சிறிது ஆர்வத்துடன் செயலாற்றப்பட்டது. ஆனால் முடியரசின்

[1] முன்னோர் அதிகாரத்தில் கூறியபடி மன்றமானது மிக முக்கியமான சபையாகும். அது நாட்டு அரசாங்கத்தை நடத்தி வந்தது. அதில் சில பெரிய பிரபுக்களும் பல உயர்ந்த அதிகாரிகளும் இருந்தனர்.

[2] டியூடர் காலத்தில் தோன்றிய திருத்த அகங்கள் சிலவற்றிற்கும் சிறைச்சாலைக்கும் வித்தியாசம் இல்லை. வேறு சில, வேலையகங்கள் (work houses). இச்சொல் பதினெட்டாம் நூற்றாண்டுவரை பொது வழக்கில் வரவில்லை.

மீட்சிக்கு (Restorati n) பிறகு மன்றத்தின் முக்கியத்துவம் குறைந்து விட்டது. மத்திய சர்க்காரின் மேற் பார்வை அதிகமின்றித் தல ஆட்சியினரே இரவலர் சட்ட நிர்வாகத்தை மேற்கொள்ளலாயினர். இதன் விளைவாக நாடுமுழுவதும் ஒன்றேபோல் இரவலர் சட்டம் நிர்வகிக்கப்படவில்லை. பாரிஷ் அதிகாரிகளின் பொறுப்புக் குறையா விட்டாலும், தம் பொறுப்புகளை வேறு யாரிடமாவது தள்ளிவிட அவர்கள் மிகவும் ஆவலாக இருந்தனர். அனாதைகளாகி ஒரு பாரிஷில் வந்து தங்கும் ஒவ்வொருவருக்கும் அந்தப் பாரிஷ் அதிகாரிகள் பொறுப்பேற்றுக் கொள்ளவேண்டும் என்பது நியாயமற்றதாகக் கருதப்பட்டது. 1662-ல் தோன்றிய குடியேற்றச் சட்டப்படி (Law of Settlement) ஒரு பாரிஷுக்குப் புதிதாக வருபவர்களை, அவர்களைக் காப்பாற்ற அப் பாரிஷுக்குள்ள பொறுப்புக்கு அவர்கள் ஈடு காட்டினாலொழிய அவர்கள் கடைசியாக வசித்த இடத்துக்கு அகற்றப்படலாம். நாளடைவில் இச் சட்டம் செயலாற்றப்படும்போது ஏற்பட்ட சிக்கல்களைத் தீர்க்க வேறு பல துணைச் சட்டங்கள் நிறைவேற்றப் பட்டன.[1] இதன் விளைவாகத் தொழிலாளர்கள் வேலை தேடி வேறு ஊர்களுக்குப் போவது தடைபட்டது. ஏழைகள் ஒரு புது வகையான அடிமைத்தனத்துக்கு ஆளாயினர். தாம் இருந்த இடத்தை விட்டுப் போகக்கூடாது என்ற காரணத்தாலன்றி, புது இடங்கள் இவர்களை வரவேற்காது என்ற காரணத்தால் அவர்கள் தம் இருப்பிடத்திலேயே இருக்க வேண்டியதாயிற்று. இம் முறையின் கஷ்டங்களைச் சிறிது குறைக்கப் பின்னர் சான்றிதழ் முறை (Certificate System) அமலுக்கு வந்தது. மற்றொரு பாரிஷில் குடியேற விரும்புபவன் தான் விட்டுவரும் பாரிஷின் அதிகாரிகளிடமிருந்து இவன் வருமானமற்றவனாகுங்காலத்து அவனுக்கு உணவளிக்கும் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொள்வதாகச் சான்றிதழ் வாங்கி வந்தால் புதுப் பாரிஷில் அவன் குடிபுகலாம். அந்தப் பாரிஷ் நிர்வாகத்தில் ஏதாவது ஓர் உத்தியோகத்தில் அமர்ந்தாலோ,[2] ஆண்டுக்குப் பத்துப் பவுன் வீட்டு வாடகை கொடுக்குமளவுக்கு வருமானம் வந்தாலோ, புதுப் பாரிஷின் குடிமகனாகும் உரிமை அவனுக்குக் கிடைக்கும். 1795-ல் அத்தகையவர் இரவலர் நிதியினின்று உதவி பெறும் நிலைக்கு வரும் வரையில் அவரை முன்பிருந்த பாரிஷுக்கு அகற்றக்கூடாது என்று குடியேற்றச் சட்டம் தளர்த்தப்பட்டது.

[1] நாட்டின் பல பாகங்களில் 'உட்காருதல்' (Squatting) ஒரு வழக்கமாகியது. ஏழைகள் வெற்று நிலங்களில் குடிசை கட்டிக்கொண்டு மிகவும் பாடுபட்டு உயிர் வாழ்ந்து வந்தனர். அத்தகையவர்களைத் தடுக்க வேண்டும் என்ற எண்ணத்தோடு தான் 'குடியேற்றச் சட்டம்' முதலில் கொண்டுவரப்பட்டது.

[2] இவ்வகைகளிலும் புதிதாக வந்தவர் அப் பாரிஷின் குடியுரிமை பெறுவதற்கான சூழ்நிலை நிறைவேறுவதைத் தடுக்கப் பார்வையாளர்கள் முயற்சி செய்தனர்.

1722-ல் வேலையகச் சட்டம் (Workhouse Act) நிறைவேறியது. பல நகரங்களில் வேலையகங்கள் ஏற்கெனவே இருந்தன. இச் சட்டப்படி இவை இன்னும் பல நகரங்களில் ஏற்படுத்தப்பட்டன. பாரிஷ் அதிகாரிகள் (அதாவது கோவில் காப்பாளர்களும் [church wardens] பார்வையாளர்களும் [overseers]) ஏழைகள் வசிக்க வேலையகங்கள் அமைக்கலாம். அங்கு வசிப்பவர்களைக் காப்பாற்றும் வேலையை ஒரு குறிப்பிட்ட தொகைக்கு ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டு ஒரு ஒப்பந்தக்காரரிடம் (contracter) சில சமயம் விடப்பட்டது. நிர்வாகம் மேலும் மேலும் கண்டிப்பானதன் விளைவாக இரவலர் வரிகளின் மொத்தத் தொகை மிகவும் குறைந்தது. அதனால் "எவ்வளவு கஷ்டங்கள் விளைந்தனவோ நாம் அறியோம்."[1]

பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டில் இப் பிரச்சினை ஒரு புது உருக் கொண்டது. அப்போது தொழில் துறையில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றத்தின் விளைவாகப் பயிர் வேலையும் நெசவும் தனித்தனியாகப் பிரிந்தன. நூற்பு, நெசவுத் தொழிலில் ஈடுபட்ட தொழிலாளர்கள் நகரங்களுக்கு வந்து சேர்ந்தனர். மக்கள்தொகை பெருகியதால் உணவுப் பொருள்களின் தேவை அதிகரித்தது. ஊதியம் உயரவில்லை; ஆனால் விலைவாசிகள் உயர்ந்தன. புதுச் சூழ்நிலையில் யாவருக்கும் வேலை கிடைக்கும் என நிச்சயம் இல்லை. எனவே அந் நூற்றுண்டின் இறுதியில் தொழிலாளர் சமூகம் மிகவும் கஷ்டப்பட்டது. 1722ஆம் வருடத்தின் சட்டப்படி ஆதரவற்ற ஏழைகளுக்கு ஒரே புகலிடம் வேலையகங்கள் தாம்.

1782-ல் கில்பர்ட் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இரவலர் சட்ட நிர்வாகம் திறமையுடன் நடக்கவும்[2] பாரிஷ்கள் ஒன்றேடொன்று சேர்ந்து பணியாற்றவும் இது வழி செய்தது. ஏழைகளுக்கு உதவி செய்வதைக் கவனிக்கச் சம்பளம் கொடுத்து ஏழைகளின் காவலர்களை (guardians of the poor) நியமிக்க அமைதிகாக்கும் நீதிபதிகளுக்கு அதிகாரமளிக்கப்பட்டது. இக் காவலர்கள் திடகாத்திரமான ஏழைகளுக்கு அவர்கள் தகுதிக்கேற்ப வேலை தேடித்தரவேண்டும். வேலை செய்யும் ஏழைகளின் கூலி போதாதிருந்தால் அதனுடன் இரவலர் நிதி (poor fund)யிலிருந்து பண உதவிதரக் காவலருக்கு அதிகாரம் அளிக்கப்பட்டது. இரவலர் இல்லத்தில் இல்லாதவர்களுக்கு இவ்வாறு புறமுக உதவி (outdoor relief) அளிக்க நீதிபதிகளுக்கும்

[1] Archdeacon Cunningham: "at what expense of suffering we shall never know."

[2] 1722-ஆம் ஆண்டுச் சட்டப்படி இரவலர் சட்டத்தைத் திறமையுடன் செயலாக்கப் பாரிஷுகள் இணைவதற்கு வழிசெய்த போதிலும் அது நடைமுறைக்கு வரவில்லை. 1782-ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் மீண்டும் அதைக் குறிப்பிட்டது. பாராளுமன்றத் தனி நபர் சட்டிப்படி, ஒரு சில பாரிஷுகளே 1782க்கு முன் ஏழைகளின் காவலர்களை நியமித்தது.

காவலர்களுக்கும் அதிகாரம் கிடைத்தது. இரவலர் வேலையகத்தில் முதியோர், நோய்வாய்ப்பட்டவர், அங்கஹீனர்கள், அனாதைக் குழந்தைகள் இவர்கள் மட்டும் அனுப்பப்படலாம். இதற்குப் பதிலாக அனாதைக் குழந்தைகளைப் பிறருடைய வீடுகளிலும் வாழவிடலாம். இச் சட்டம் மேற்கூறிய அதிகாரங்களுக்கு வழி செய்ததே தவிரக் கட்டாயப்படுத்தவில்லை. இருந்தபோதிலும் அது பெரும்பாலான இடங்களில் பின்பற்றப்பட்டது.

கில்பர்ட் சட்டம் பலத்த கண்டனத்துக்குள்ளானபோதும் அதில் மெச்சத்தக்க சில அம்சங்களும் இருந்தன. இரவலர் உதவி நிர்வாகத்துக்கான இடப்பரப்பை அதிகமாக்கியது ஒரு நல்ல செயல். 1834-ல் வந்த சட்டத்திலும் இது கடைப்பிடிக்கப்பட்டது. குழந்தைகள் விஷயத்தில் மேலும் இரக்கத்துடன் நடந்துகொண்டிருப்பதும் மெச்சத்தக்கதே. ஆனால் வேலையகங்களில் இருந்தால்தான் உதவி என்ற கொள்கையைக் கைவிட்டு உழைப்பவர்கள் தம் ஊதியத்தோடு ஏழைகளுக்கான பண உதவியும் பெறுமாறு செய்தது நல்ல நிர்வாக முறை அல்ல. அதே சமயம் நீதிபதிகளுக்கு அளிக்கப்பட்ட அதிகாரங்கள் மிக அதிகம். அதனால் குறைகள் ஏற்படலாம்.

தொழிலாளர்களின் சமூகம் மேலும் மேலும் கஷ்டத்துக்குள்ளாகி வந்தது. 1775-ல் ஸ்பீன்ஹம்லண்டு (Speenhamland) நகரில் பெலிகன் விடுதியில் (Pelican Inn) பெர்க்ஷயர் (Berkshire) மாவட்டத்து நீதிபதிகள் கூடி இதுபற்றிப் பேசினர். உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டிய அவசியத்தை அவர்கள் உணர்ந்துள்ளனர். தொழிற் கலைஞர்கள் சட்டப்படி (Statute of Artificers) எல்லோருடைய ஊதியங்களையும் நிர்ணயிப்பது இயலாது எனத் தீர்மானித்து நிலச் சொந்தக்காரர்களைத் தம் ஊழியர்களின் கூலியை உயர்த்துமாறு கேட்டுக் கொண்டனர். ஆனால் அதே சமயம், கில்பர்ட் சட்டப்படி தமக்கிருந்த அதிகாரங்களைப் பயன்படுத்துவதெனவும் முடிவு செய்தனர். அதனால் நில முதலாளிகளுக்கு ஊதியத்தை உயர்த்துவதற்கு ஊக்கம் இல்லாது போயிற்று. தேவைப்பட்ட ஏழைகளுக்கு ஊதியத்துக்குத் துணையாகப் பணமாகப் படியளிப்பதென நீதிபதிகள் முடிவு செய்தனர். இவ்வாறு கொடுக்கப்படும் மானியம் தொழிலாளரின் குடும்பத்தினரின் எண்ணிக்கையையும் உணவின் விலையையும் பொறுத்திருக்கும்.

கில்பர்ட் சட்டம் பின்பற்றப்படும் இடங்களில்தான் நீதிபதிகள் இந்த அதிகாரத்தைச் சட்டப்படி பிரயோகிக்கலாம்; சில மாதங்கள் கழித்து நாட்டில் எல்லாப் பாகங்களிலும் நீதிபதிகளுக்கு இவ்வதிகாரத்தைக் கொடுத்துப் பாராளுமன்றம் ஒரு சட்டம் இயற்றி

யுது. நாட்டில் பெரும்பாலான பாகங்களில்[1] முக்கியமாக இங்கிலாந்தின் தென் பகுதியில் ஸ்பீன்ஹம்லன்டு கொள்கைகள் கடைப்பிடிக்கப்பட்டன. அடுத்த நாற்பது ஆண்டுகளுக்கு இரவலர் சட்ட நிர்வாகத்தின் முக்கிய அம்சமாகப் பண உதவி முறை (Allowance System) விளங்கியது. அப்போது ஏழைகள் பெற்ற உதவி இதுமட்டுமல்ல. நாட்டின் பல பாகங்களிலும் ஏழைகள் பெற்ற உதவியை ஐந்து வகைகளாகப் பிரிக்கலாம் : (1) மேலே கூறிய முறை பொதுவாக எல்லா இடங்களிலும் வழங்கியது. உதவி பெறுபவனது ஊதியம் பெருகினுல் பண உதவியைக் குறைப்பதாக ஏற்பாடு; ஆனுல் உண்மையில் ஊதியம் உயர்ந்ததா குறைந்ததா என யாரும் கவனிப்பதில்லை. (2) வேலையில் இருக்கிருர்களா என்று பாராமலே ஏழைகளுக்குப் பண உதவி அளிக்கப்பட்டது. (3) பணக்காரர்கள் ஏழைகளை வேலைக்கமர்த்திக் கொண்டனர்; அவர்கள் செய்யும் வேலைக்குத் தக்கவாறன்றி அவர்களது தேவைக்கு ஏற்றவாறு ஊதியம் அளித்தனர். இவ் விரண்டுக்கும் உள்ள வித்தியாசத்தைப் பாரிஷ் அதிகாரிகள் முதலாளிகளுக்கு அளித்தனர். இதற்கு 'ரௌண்ட்ஸ்மன்' (Rounds-men) முறை என்று பெயர். (4) பாரிஷ் அதிகாரிகள் எப்போதாவது நேரிடையாக ஏழைகளை வேலைக்கு வைத்துக்கொண்டனர். ஆனுல், இது சாதாரணமாகச் செய்யப்படவில்லை, (5) சில பாரிஷ்களில் வசதியுள்ளவர்களும் வரி கொடுப்பவர்களுமானவர்களுடன் பாரிஷ் அதிகாரிகள் ஓர் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டனர். அதன்படி பணக்காரர்கள் ஒவ்வொருவரும் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட ஊதியம் கொடுத்து ஏழைகளை வேலைக்கு வைத்துக்கொண்டனர்.

இரவலர் உதவி முறைகளுள் பொதுவாக எல்லா இடங்களிலும் பின்பற்றப்பட்டதான பண உதவி முறையின் பெருமைகள் பின்வருமாறு: ஏழைகள் பட்டினி கிடக்கும்போது காலம் தாழ்த்தக்கூடாது; உடனடியாக உதவி அளிக்கவேண்டும். இப் பிரச்சினைக்குத் தீர்வு காண நன்கு ஆராய்ந்தமைந்த முறை ஒன்றை நிறுவ நேரமில்லை. அதுவும், நாட்டின் பலமனைத்தையும் திரட்டி பிரான்ஸ் நாட்டுடன் நடந்த போரில் வெற்றி காணவேண்டிய நெருக்கடி நிலை அது. பண உதவி முறையோ தன் முதலாய குறிக்கோளில் வெற்றி கண்டது ; அதனுல் ஏழைகள் பட்டினி கிடக்காமல் காப்பாற்றப்பட்டனர். ஆனுல் பிற எந்தக் கோணத்தில் பார்த்தாலும் இதன் விளைவுகள் மோசமாக இருந்தன. இரவலர் உதவி பெறுவதை ஏழைகள் அவமானமாகக் கருதவில்லை : அதை ஓர் உரிமையாகக்

[1] நார்த்தம்பர்லன்டு (Northumberland), கம்பர்லன்டு (Cumberland), லிங்கன்ஷயர் (Lincolnshire), வார்விக்ஷயர் (Warwickshire), ஸ்டாபர்ட் ஷயர் (Staffordshire) ஆகிய மாவட்டங்களில் பண உதவி முறை அவ்வளவாகப் பரவவில்லை.

கருதினர்; குறைந்த வயதிலேயே, தம்மைத்தாமே காப்பாற்ற வகையில்லா நிலையில் திருமணம் செய்துகொண்டனர். பாரிஷ் அதிகாரிகள் தம் குழந்தைகளைக் காப்பாற்றுவார்கள் என்ற தைரியம் அவர்களுக்கு. ஊதியம் மிகவும் குறைவாக அளிக்கப்பட்டது. முதலாளிகளுக்கு அதை உயர்த்துவதற்கு அவசியம் ஒன்றுமில்லை; தொழிலாளர்களும் ஊதியம் அதிகம் தரும்படி கேட்கவில்லை; பாரிஷ் அதிகாரிகளுக்குத் தெரியாமல் வாங்கிக்கொண்டால் ஒழிய, ஊதியம் உயர்ந்தால் பண உதவி குறைந்துவிடும். எனவே தொழிலாளருக்கு அதனால் இலாபம் ஒன்றுமில்லை. நன்கு உழைக்கவோ தன் திறனைப் பெருக்கவோ தொழிலாளருக்கு அவசியம் இல்லை. ஏனெனில் அதனால் அவன் ஊதிய நிலையில் முன்னேற்றம் ஏதும் ஏற்படப்போவதில்லை. எனவே, தானே வாழ முயற்சிக்கும் யோக்கியமான உழைப்பாளியைவிட இரவலர் உதவியை நாடியிருந்த ஏழையின் நிலை மேலாக இருந்தது.

இரவலர் உதவி நிர்வாகத்தைத் தல அதிகாரிகள் கவனித்தனர். அவர்களில் சிலர் நேர்மையற்றிருந்தனர்; மிக்க அளவில் பணத்தைப் பங்கிடும்போது சிறிது லஞ்ச ஊழல் ஏற்படுவதைத் தவிர்க்கமுடியாது. இரவலர் சட்ட நிர்வாகத்தில் நெடுங்காலமாக இருந்த கண்டிப்பு அடியோடு மறைந்தது. உதவி கோரும் ஏழைகளுக்கு அவர்களது கோரிக்கைகள் ஒப்புக்கொள்ளப்படுவதில் கஷ்டம் ஒன்றும் இல்லை. சில சமயங்களில் நிகழ்ந்தபடி அதிகாரிகள் அவற்றை நிராகரித்தால் மேல் முறையீடு செய்ததும் நீதிபதிகள் உதவி அளிக்குமாறு உத்தரவு இட்டுவிட்டனர். இரவலர்-வரி உயர்ந்தது. அதன் மொத்த வசூல் 1782-ல் 2,000,000 பவுனுக்கும் குறைவு; 1817-ல் ஏறக்குறைய 8,000,000 பவுன். சில இடங்களின் வரிச்சுமை மிக அதிகமாக இருந்ததால் பயிர்த்தொழில் செய்வதில் இலாபம் ஏதுமில்லாது போயிற்று.

1832-ல் இரவலர் சட்ட நிர்வாகம் எப்படி நடக்கிறது என்பதை விசாரிக்க அரசர் ஆணைக்குழு ஒன்று நியமிக்கப்பட்டது. இக் குழுவின் அறிக்கை இச் சட்டம் நிர்வகிக்கப்படுவதிலிருந்த குறைகளைச் சுட்டிக் காட்டியது. தொழிலாளர்கள் இரவலரானது, முதலாளிகள் இம் முறையினால் தங்கள் நலனைப் பேணிக்கொள்ள முயல்வது, அதிகாரிகளின் திறமையின்மையும் லஞ்ச ஊழலும், நீதிபதிகள் கருத்தின்றித் தம் கீழதிகாரிகளின் தீர்ப்புக்கெதிராகப் புறமுக உதவி அளிக்க உத்தரவிடுவது, தன்மானத்தோடு தானே வாழ விரும்பும் யோக்கியமான உழைப்பாளிக்கு நேர்ந்த கஷ்டங்கள், வேலையகங்களில் இருந்த குறைகள் ஆகியவற்றை இவ்வறிக்கை எடுத்துக்காட்டியது.

இவ்வாணைக் குழுவின் அறிக்கையின் அடிப்படையில் 1834-ல் இரவலர் சட்டத்தைத் திருத்தி ஒரு சட்டம் வந்தது (Poor Law Amendment Act). இனி இரவலர் உதவி நிர்வாகத்தை இரவலர் சட்ட ஆணையாளர்கள் (Poor Law Commissioners) கொண்ட மத்தியக் குழு ஒன்று மேற்கொள்ளும் என அது கூறியது.[1] பாரிஷ்கள் இதற்காக ஒன்றேடொன்று இணைக்கப்படவேண்டும். பாரிஷ் இணைப்பு (Union) ஒவ்வொன்றிலும் வரி கொடுப்பவர்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட காவலர் கழகம் (Board of Guardians)[2] ஒன்று அமைக்கப்படவேண்டும். ஆணையாளர்களின் சம்மதமின்றி ஏதும் தாமே செய்யமுடியாதாகையால், இனிக் காவலர்களுடைய சொந்த அதிகாரம் அதிகமில்லை. இரவலர் வரியை வசூலிப்பதோடு பார்வையாளர்களின் கடமை முடிந்தது. சம்பளம் வாங்கும் 'படிதரும் அதிகாரிகள்' (relieving officers) பண உதவியை அளிக்கும் பணியை மேற்கொண்டனர். பிற இரவலர் சட்ட அதிகாரிகளைப்போல இவர்களையும் ஆணையாளர்களின் சம்மதமின்றிக் காவலர்கள் வேலையை விட்டு நீக்க முடியாது. உள்ளூரிலிருந்த காவலர்களைத் திருப்தி செய்வதைவிட இரவலர் சட்ட ஆணையாளர்களின் ஆய்வாளர்களுக்குத் திருப்தி உண்டாகும்படி பணியாற்றுவதன் மூலம்தான் தம் வேலையில் நிரந்தரமாக இருக்கலாம் என்பதை அதிகாரிகள் உணர்ந்து கொண்டனர். உள்ளூர்ப் பெருமக்களின் செல்வாக்குக்குப் பயப்படாமல் தம் கடமைகளினின்று வழுவாமல் நடக்க இவ்வதிகாரிகளுக்கு வழி உண்டாயிற்று. வேலையகத்தில் சேர்ந்தால்தான் உதவி என்று 1782-ல் தளர்த்தப்பட்டிருந்த விதி மறுபடி கொண்டுவரப்பட்டது. மருத்துவ உதவி தவிர, திடகாத்திரமான ஏழைகளுக்கு வேலையகத்தில் சேர்ந்தால்தான் உதவி கிடைக்கும். அறுபது ஆண்டுக்கு மேல் வயதானவர்களுக்கும் நோய்வாய்ப்பட்டவர்களுக்கும் மட்டுமே புறமுக உதவி (outdoor relief) கிடைக்கும். (ஆணையாளர்களின்) மத்திய சபை அதிகாரிகள் காவலர்கள் வைத்திருந்த கணக்குகளைத் தணிக்கை செய்தனர்.

[1] இரவலர் சட்ட ஆணையாளர்கள் முதலில் ஐந்தாண்டுக் காலத்துக்கு நியமிக்கப்பட்டனர். அதற்குப்பின் அவர்கள் நியமனம் ஒவ்வோர் ஆண்டுக்கு நீடிக்கப்பட்டு வந்தது. 1842-லிருந்து ஐந்தாண்டுகளுக்கு நீடிக்கப்பட்டது. 1847-ல் நிரந்தர இரவலர் சட்டக் கழகம் (Poor Law Board) நியமிக்கப்பட்டது. (பாராளுமன்றத்துக்குப்) பொறுப்புள்ள மந்திரி ஒருவர் அதன் தலைவராகப் பணியாற்றினர். 1871-ல் இரவலர் சட்டக் கழகத்துக்குப் பதில் தல அரசாங்கக் கழகம் (Local Government Board) தோன்றியது. 1919-ல் இதன் பணியை மேற்கொள்ளச் சுகாதார அமைச்சகம் (Ministry of Health) நிறுவப்பட்டது.

[2] ஏழைகளைவிடப் பணக்காரர்களுக்குச் செல்வாக்கு அதிகம் இருக்குமாறு காவலர் தேர்வு முறை அமைக்கப்பட்டது. நிலச் சொந்தக்காரர்கள் அனைவரும் வரிகொடுப்போர் அனைவரும் இத் தேர்தலில் வாக்களிக்கலாம். அவர்களுக்குச் சொந்தமான அல்லது அவர்கள் வசமிருந்த சொத்தின் மதிப்புக்குத் தக்கவாறு அவர்களுக்கு ஒன்றிலிருந்து ஆறுவாக்குகள் இருந்தன. சொந்தமாகவும் அனுபோகத்திலும் நிறையச் சொத்துள்ள ஒருவனுக்குப் பன்னிரண்டு வாக்குகள்வரை இருக்கலாம்; அமைதி காக்கும் நீதிபதிகள் தம் அலுவலால் (ex-officio) காவலர்களாவர்.

இச்சட்டம் மிகுந்த விளைவுகளை உண்டாக்கியது. அடுத்த சில ஆண்டுகளில் இரவலர் உதவிக்காகச் செலவான பணத்தின் அளவு கணிசமாகக் குறைந்தது. ஆனால் இம் மாறுதல் திடீரென வந்ததால் தொழிலாளர் சமூகம் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டது. இதுவரை இவ் விஷயத்தில் இருந்த குறைகள் மிகவும் வேரூன்றியிருந்தன. இவற்றைப் போக்கி ஆங்கிலத் தொழிலாளர் சமூகத்தை நிரந்தரமாகத் தாழ்வடையாமல் காக்கப் பின்பற்றவேண்டிய பரிகாரம் தீவிரமானதாகத்தான் இருக்கவேண்டும்; ஆனால் மிகவும் தீவிரமாக இருக்கக் கூடாது. நாளடைவில், நியாயமான ஊதியம் பெற நேர்மையுடன் உழைக்க முயலவேண்டும் என்ற கட்டாயம் தொழிலாளர்களுக்கு ஏற்பட்டது. முதலாளிகளும் ஊழியர்களுக்குத் தாம் செலவிடும் தொகையில் பகுதியை இரவலர் சட்ட நிர்வாகிகள் சரிக்கட்டுவார்களென எதிர்பார்க்க முடியவில்லை. ஒவ்வொருவனும் தன் சொந்த முயற்சியால் தன்னைக் காப்பாற்றிக்கொள்ள முயலவேண்டும் என்பதும், சமூகம், தன்னைத்தானே காப்பாற்றிக்கொள்ள இயலாதவன் ஒருவனுக்கு உதவவேண்டியிருந்தால் அது சோம்பேறித்தனத்தை வளர்க்குமாறு இருக்கக்கூடாது என்பதுமான கொள்கைகள் மறுபடி கடைப்பிடிக்கப்பட்டதுதான் இம் மாறுதலின் இறுதி விளைவுகள்.

1834ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தினால் ஏற்பட்ட நடைமுறையில் அவ்வளவு திருப்திகரமில்லாத ஓர் அம்சமும் உண்டு. நிர்வாகம் கண்டிப்பாக நடப்பதன் மூலம் உதவிச் செலவு குறைந்ததே தவிர, ஏழ்மை குறைய வழியேதும் செய்யப்படவில்லை. வேலை செய்யத் தயாராக இருந்து வேலை தேவைப்படுகிற மக்களுக்கு வேலை தருகிற கடமை சமூகத்துக்கு இருக்கிறது என்பதை அது ஒப்புக்கொள்ளவில்லை. திடகாத்திரமாக உள்ளவர்களுக்குப் புறமுக உதவி அளிக்கக் கூடாது என்ற விதி நாளடைவில் தளர்த்தப்பட்டது; அவர்களுக்கு உணவோ, மருந்தோ, பணமோ கொடுக்க அனுமதி கிடைத்தது. 1895-ல் சிக்கனமனப்பான்மையை வளர்க்கச் சில சலுகைகள் தரப்பட்டன. உதவிகோருபவனுக்கு உதவியின் தேவையை நிர்ணயிக்கும்போது தோழமைச் சங்கங்களிலிருந்து அவனுக்கு 5 ஷில்லிங்குக்கு மிகாமல் கிடைக்கும் வருவாயைக் கணக்கில் சேர்க்காமலிருக்கக் காவலர் கழகங்களுக்கு அனுமதி அளிக்கப்பட்டது; 1904-ல் அத்தகைய வருவாயைக் கணக்கிடவே கூடாது என உத்தரவு இடப்பட்டது. அனாதைக் குழந்தைகளை மேலும் கருணையுடன் நடத்தப் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் சில முயற்சிகள் செய்யப்பட்டன. சில குழந்தைகளை வேலையகங்களில் வைத்துக்கொள்ளாமல் அவர்கள் தகுதிக்கேற்றவாறு செவிலித்தாய் தந்தையரிடம் (foster-parents) வாழவிட்டனர்.[1]

[1] 1880-ல் வெளியான தல அரசாங்கக் கழக உத்தரவுப்படி வெளியில் வாழவிடும் முறை (Boarding-out system) நடந்தது.

சில குழந்தைகளை அவர்களுக்கென விசேஷமாக நடத்தப்பட்ட இல்லங்களில் வைத்திருந்தனர்.

இருபதாம் நூற்றுண்டின் தொடக்கத்தில் இரவலர் சட்ட நடைமுறையில் பல குறைகள் இருப்பதாகக் கருதப்பட்டதால் இப் பிரச்சினை பற்றி விசாரிக்க 1905-ல் அரசர் ஆணைக் குழு ஒன்று நியமிக்கப் பட்டது. இதன் அறிக்கைகள் 1909-ல் தான் வெளியாயின. தம் அறிக்கைகளில் ஆணைக் குழுவினர் ஏகோபித்த முடிவுகளைத் தெரிக்கவில்லை. அப்போது வழங்கிய முறையைக் கண்டிப்பதிலும், இரவலர் பிரச்சினையின் காரணங்களை ஆராய்ந்ததிலும், தம் சிபாரிசுகள் பலவற்றிலும் பெரும்பான்மையறிக்கைக்கும் சிறுபான்மையோர் அறிக்கைக்கும் (Majority and Minority Reports) ஒற்றுமையிருந்தது. குடி, வயோதிகம், திடமற்ற மனம், தேவையான வருமானமின்றி மணம் செய்துகொள்வது, தாற்காலிகமான வேலைகள், வேலை உயர்வுக்கு வழி இல்லாத "முடிய சந்துத்தொழில்கள்" (blind-alley occupations) ஆகிய பல காரணங்களால் இரவலர் பிரச்சினை தோன்றுகிறது என்று அவர்கள் கருதினர். அப்போதிருந்த நிர்வாக முறையின் பல அம்சங்களை அவர்கள் கண்டித்தனர். நிர்வாகத்தின் அலகாக (unit) அப்போதிருந்த பாரிஷ் இணைப்பு மிகச் சிறிது. அதன்படி செல்வம் மிகக் குறைந்த மாவட்டங்களில்தான் இரவலர் வரிச்சுமை அதிகமாக இருந்தது. வேலையகங்கள் நடத்துவதால் இப் பிரச்சினை சிறிதும் குறையவில்லை. புறமுக உதவி கொடுப்பது சரியாக மேற்பார்வை இடப்படவில்லை. வேலையகங்களில் குழந்தைகளை வைப்பது மிகத் தவறு என அவர்கள் கூறினர். அப்போதிருந்த பாரிஷ் யூனியன் அமைப்புகளையும் நிர்வாகத்தையும் நீக்கி இரவலர் சட்ட நிர்வாகத்தைக் கவுன்டி மன்றங்களுக்கும் (county councils), கவுன்டி பரோ மன்றங்களுக்கும் (County Borough Councils) மாற்றி விடவேண்டுமென அவர்கள் யோசனை கூறினர். இரவலர் சட்டத்தின்கீழ் வருபவர்களை மேலும் நன்றாகப் பாகுபாடு செய்து, அந்தந்த வர்க்கத்துக்குத் தக்கவாறு கவனிக்கப்படவேண்டும் என்றும், சில வர்க்கங்களை இரவலர் சட்ட நிர்வாக அதிகாரிகளல்லாது வேறு அமைப்பினால் கவனிக்கப்பட வேண்டுமென்றும் அவர்கள் சிபாரிசு செய்தனர். அனாதைக் குழந்தைகளைச் சிறுவர் இல்லங்களில் வைத்திருக்க வேண்டும் அல்லது வெளியில் வீடுகளில் வாழவிட வேண்டும். நாடோடிகளைத் தனியாகப் பிரித்துத் தொழிலாளர் குடியிருப்புகளில் சேர்த்துக் கண்டிப்பான சூழ்நிலையில் கட்டாயப்படுத்தி வேலை செய்ய வைக்கவேண்டும். வயது முதிர்ந்த ஏழைகளை வேறு தனி இல்லங்களில் வைத்து, வேலையகங்களில் உள்ளதைவிடக் கருணையுடன் கவனிக்க வேண்டும். புறமுக உதவி எப்போது கொடுக்கவேண்டும் என்பதையும் அவர்கள் குறிப்பிட்டனர். கடைசியில், வேலை வாய்ப்

பகங்களைப் பயன்படுத்தியும் தொழிலாளர்களுக்கான இன்ஷுரன்ஸை அரசாங்கம் நடத்தியும், குழந்தைகள் பள்ளிக் கல்வி முடிக்கும் வயதை அதிகரித்தும் ஏழ்மைப் பிரச்சினையின் சில காரணங்களுக்கு முடிவு காணலாம் என்றும் அவர்கள் எடுத்துரைத்தனர்.

இவ்வறிக்கைகள் வெளியான சில ஆண்டுகளில் அச் சிபாரிசுகள் அடிப்படையில் நடவடிக்கைகள் சில எடுக்கப்பட்டன. வயோதிகர் ஓய்வூதியங்கள், வேலையின்மை, நோய்வாய்ப்படுதல் இவற்றிற்காக அரசாங்க இன்ஷுரன்ஸ், வேலை வாய்ப்பகங்களை விஸ்தரிப்பது ஆகியவை சிலவகை ஏழ்மைப் பிரச்சினைகளுக்கு ஒரு தீர்வுகாண உதவியது உண்மையே. எனினும் பல காரணங்களால், சில ஆண்டுகளுக்குப் பொதுவான சீர்திருத்தம் எதுவும் செய்யப்படவில்லை.[1]

1914-18 வருடத்துப் போருக்குப்பின் தோன்றிய பொருளாதார மந்தம் மீண்டும் இரவலர் சட்டத்தின் குறைகளை யாருவம் கவனிக்குமாறு செய்தது. 1929-ல் ஒரு தல அரசாங்கச் சட்டம்[2] (Local Government Act) நிறைவேறியது. அதன்படி ஒரு புது முறை அமலுக்கு வந்தது. இச்சட்டம் 1905-9 வருடத்து அரசர் ஆணைக் குழுவின் சிபாரிசுகளைச் செயலாக்க முயன்றது. அப்போதிருந்த இரவலர் சட்ட நிர்வாகப் பிரதேச அமைப்பும், நிர்வாகப் பிரதேச அமைப்பும் ஒழிந்தன. ஏழைகளுக்கு உதவும்பணியை மாவட்ட, நகர மன்றங்கள் மேற்கொண்டன. 'பொதுமக்கள் உதவிக் கமிட்டிகள்' (Public Assistance Committees) என்ற சட்டப்படி அமைக்கப்பட்ட கமிட்டிகள் மூலம் அவை இத் துறையில் செயலாற்ற வேண்டும். இப் புதுமுறை சரியானதொரு முறை என்பதில் ஐயமில்லை. இரவலர் சட்ட நிர்வாகத்தின் புது அலகு இப்போது பெரியதொரு இடப்பரப்பு; ஆதலின் வேலை சிக்கனமாகவும் திறமையுடனும் நடந்தது. ஆணைக் குழுவின் அறிக்கைகள் கூறியவாறு ஏழைகளை நன்கு பாகுபாடு செய்து அவரவர் நிலைக்கேற்றவாறு கவனிக்க முடிந்தது. செல்வம் மிகுந்த மாவட்டங்களினுடைய செலவு குறைவாகவும் செல்வம் குறைந்த மாவட்டங்களின் செலவு அதிகமாகவும் இல்லாமல் நிர்வாகச் செலவின் பளு சமமாக இருக்கலாயிற்று.

1948-ல் நிறைவேற்றப்பட்ட தேசீய உதவிச் சட்டம் (National Assistance Act) பழைய இரவலர் சட்ட நிர்வாகத்தை நீக்கி ஒரு புதிய

[1] பிரபுக்கள் சபையுடன் அரசியல் உரிமைகள் பற்றிய போராட்டம், அயர்லாந்து சுயாட்சிப் பிரச்சினை ஆகியவை அரசியல் உலகின் முழுக் கவனத்தையும் அடுத்த சில ஆண்டுகளில் கவர்ந்தன. அதன் பின்னர் 1914-18 வருடங்களில் நடந்த போரும் அதன் உடனடியான விளைவுகளும் இவ் விஷயத்தில் அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுப்பதைத் தள்ளிப் போட்டன.

[2] இது 1930 ஏப்ரல் முதல்நாள் அமலுக்கு வந்தது.

தேசீய உதவிக் கழகத்தை (National Assistance Board) நிறுவியது. குருடர்களைப் பாதுகாத்து அவர்களுக்குத் தக்க பயிற்சிகள் அளித்து, அவர்கள் நலம் பேணுவது; க்ஷயரோகத்தால் வருந்துவோரைப் பாதுகாத்து அவர்களுக்கு மருத்துவம் செய்தல்; நாடோடிகளுக்கு வேலைப் பயிற்சியும் கல்வியும் அளித்து அவர்கள் சமூகத்தின் பயனுள்ள பகுதிகளாகுமாறு அவர்களுக்கு மறுவாழ் வளித்தல்; முதியோரில்லங்கள் நடத்துதல் ஆகிய பணிகளைத் தேசீய உதவிக் கழகம் மேற்கொண்டது. முதியோர்களிடம் தம் ஓய்வூதியத்தினின்று தரக்கூடிய ஒரு தொகையைப் பெற்று அவர்களுக்கான விசேஷ இல்லங்களில் வாழ அவர்களுக்கு வழி செய்யலாம்.

எனினும், 1954-ல் தேசீய இன்ஷுரன்ஸ் திட்டங்களின்படி மிக ஏழைகளாக இருந்தவர்களுக்கு அளிக்கப்பட்ட தொகைகள் அவர்கள் தேவைக்குப் போதாமையால் தேசீய உதவிக் கழகம் அவர்களுக்கு நேரடியாகப் பண உதவி தரவேண்டியதாயிற்று. இவ்வுதவித் தொகை சில ஆண்டுகளுக்கு முன் எதிர்பார்த்ததைவிட மிக அதிகம். உண்மையில் இரவலர் பிரச்சினை மறுபடி தோன்றிவிட்டது. ஏழைகளுக்கு உதவி இப்போது தல அரசாங்கத்தின் வருமானத்தினின்று கிடைக்காமல் தேசீய அரசாங்கத்தின் வருமானத்தினின்று கிடைக்கிறது.

எதிர்காலத்தில்தான் இப்பிரச்சினைக்கு முடிவு காணவேண்டும். இரவலர் உதவி பற்றிய சட்டம் இருப்பதே அதன் நிர்வாகம் எவ்வளவு நன்றாக இருந்தாலும் சரி, சமூகத்தின் அடிப்படைப் பிரச்சினைகளுக்கு நாம் முடிவு காணத் தவறிவிட்டோம் என்பதை ஒப்புக் கொள்வதாகும் என்பதை மறக்கக் கூடாது. ஒவ்வோர் உறுப்பினருடைய அடிப்படைத் தேவைகளையும் பூர்த்தி செய்ய வழி செய்யாதவரை சமூகத்தின் இப்போதைய அமைப்பு அந்த அளவுக்குச் சரி இல்லை என்று பொருள். எனவே, பொருளாதார அமைப்பின் பிற அம்சங்களோடு இணைத்தே ஏழைகளுக்கு உதவும் முறையின் வரலாற்றையும் எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும்.

இரவலர் பிரச்சினையே இல்லாமற் செய்வது அடைய முடியாத ஒரு குறிக்கோளாகத் தோன்றலாம். முன்னரே கூறியபடி, ஏழ்மை நிலைக்கான காரணங்கள் பலவற்றை இரவலர் சட்ட நிர்வாகமல்லாத பிற வழிகள் மூலம் நீக்கலாம். ஆனால், அனாதைக் குழந்தைகளை வளர்த்து, படிப்பித்து, பயில்வித்து உலகில் அவர்கள் செம்மையாக வாழ வழி செய்யும் பிரச்சினையும், மன வளர்ச்சி அடையாதவர்களைப் பாதுகாப்பதும் எப்போதும் இருக்கும். சமீப காலத்தில் இயற்றப்பட்ட சமுதாய நலச் சட்டங்களின் முழு விளைவுகளும் தோன்றி,

தேசிய இன்ஷூரன்ஸ் முறை வளர்ந்து அதன்மூலம் வாழ்க்கையில் எவ்வகைத் துன்பத்துக்கும் ஈட்டுறுதி கிடைக்கும் நிலை வரவேண்டும். அதன் பின்னரே அனாதைச் சிறுவர், மனவளர்ச்சி குன்றியவர் மற்றும் அனாதரவான வேறு துர்பாக்கியசாலிகள் ஆகியோரைப் பாதுகாப்பது அவர்களுக்குச் செய்யும் தருமமல்ல, அது சமூகத்தின் கடமை என்ற நிலையில் அவர்களுக்கு உதவி கிட்டும். அந்த நிலை வந்ததும்தான் இரவலர் சட்டம் மறையும்.

29. பொதுமக்கள் சுகாதாரம்

(Public Health)

மக்களது சுகாதார விஷயத்தில் உள்ளதுபோல இன்றைய வாழ்க்கை நிலைக்கும் பண்டைய வாழ்க்கை நிலைக்கும் அவ்வளவு பெரும் வித்தியாசம் வேறு எத் துறையிலும் இல்லை. இன்று சுத்தமான வாழ்வு வாழவேண்டும் என்ற அக்கறை மிக அதிகமாக உள்ளது. மருத்துவக் கலையும் மிகவும் வளர்ந்திருக்கிறது. அரசாங்கமும் தல அதிகாரிகளும் பொதுமக்களின் சுகாதாரத்தைப் பாதிக்கும் விஷயங்கள்மீது பெரிதும் கவனம் செலுத்துகின்றனர். எனவே, எந்த வியாதியையும் குணப்படுத்துவது மட்டுமன்றி வராமல் பார்த்துக் கொள்ளவும் முடியும் என்ற நிலை ஏற்படும் காலம் விரைவில் வந்து விடும் எனலாம். அத்தகைய நிலையில் விபத்துகளைத் தவிர முதுமை மட்டுமே சாவுக்குச் சாதாரணமான காரணமாக இருக்கும். யாவரும் விரும்பி வரவேற்கும் அத்தகைய நிலைவர இன்னும் பல நாட்களாகலாம். எனினும் கடந்த நூறு ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றம் அடுத்த நூறு ஆண்டுகளிலும் அதே வேகத்தில் ஏற்பட்டால் அத்தகைய காலம் விரைவில் வந்துவிடும் எனலாம்.

மிகச் சமீப காலம் வரை இங்கிலாந்தின் மக்கள் மிகவும் மோசமான சுகாதார நிலையில் வசித்து வந்தனர். சுத்தமாயிருக்கவேண்டியதுபற்றிய சாதாரண விதிகளும் மக்களுக்குத் தெரியாது; மருத்துவக் கலையோ வளர்ச்சியுறவில்லை; சுகத்தைப் பாதிக்கும் காரணங்களைப் போக்கத் தல அதிகாரிகளோ, தேசீய சர்க்கார் அதிகாரிகளோ தீவிரமாக முயலவில்லை.

இடைக்காலத்தில் நகரத்திலும் சரி, நாட்டுப்புறத்திலும் சரி குடிநீர் வசதி சரியாக இல்லை; கழிபொருள்களை அகற்றவும் சரியான ஏற்பாடு இல்லை. எல்லா வித வியாதிகளும் மக்களைப் பீடித்தன. இதன் விளைவாக ஒவ்வொருவரும் பிரார்த்தனை வசனத்தில் (Litany)

'பிளேக், கொள்ளை நோய்கள், பஞ்சம்' (plague, pestilence and famine) இவற்றினின்று தன்னைக் காப்பாற்றும்படி இறைவனை விடாது வேண்டிக் கொண்டனர். இந்தச் சொற்களின் வரிசை அமைப்புக்குப் பொருளில்லாமல் இல்லை. உணவுப் பஞ்சமே சாதாரணமாக ஏற்படக்கூடிய ஒரு சம்பவம். அதைவிட அஞ்சவேண்டியது தொத்துநோய் கண்டு திடுமெனச் சாவது. இன்று கோவிலில் குழுமிப் பிரார்த்தனை செய்பவர்களுக்கு இவ் வபாயங்கள் அவ்வளவு நெருங்கியதாகத் தோன்ருது ; அவ்வாறும் இல்லை தான். ஆனல், பண்டைக் காலங்களில் உண்மையில் அவை பேரபாயங்களாகவே இருந்தன. கடவுளிடம் அவ்வாறு வேண்டிக் கொண்டது ஒப்புக்காக அல்ல.

பல கிராமங்களில் கிறித்துவக் கோவில்களிலே கல்லறைத் தலைக் கற்களில் பின்வருமாறெல்லாம் பொறிக்கப்பட்டிருக்கும்: "......... அவர் மனைவி .... ஆகியோருடைய ஆன்மா சாந்தியடையப் பிரார்த்தியுங்கள்; அவர்களுக்கு இருந்த ஒன்பது பையன்கள் ஆறு பெண்களில், ஒரு மகனும் ஒரு மகளும்தான் அவர்கள் மறைவுக்குப் பின் உயிரோடிருந்தனர்'' அல்லது சில சமயம், "அனைவரும் சிறு குழந்தைகளாக இருந்தபோதே இறந்து விட்டனர்'' என்றும் காணப்பட்டது. பழங்காலத்தில் குடும்பங்கள் எவ்வளவு பெரியவையாக இருந்தன என்று பார்க்கும்போது வியப்பும் சிறிது நகைப்பும் தோன்றும். உடனே அவர்களுள் அத்தனை சாவுகள் நேர்ந்ததை எண்ணும்போது ஒரு பயங்கர உணர்ச்சியும் தோன்றுகிறது. பெரிய குடும்பங்களும் நிறையச் சாவுகளும் சாதாரணமான ஒரு விஷயம். நிறையக் குழந்தைகள் பிறந்தனர் என்பது யாரும் அறிந்ததே; ஆனல் பல நூற்ருண்டுகளாக மக்கள் தொகை மிகவும் மெதுவாகவே அதிகரித்ததை நோக்குங்கால் இறப்பு விகிதம் பிறப்பு விகிதத்துக்கு இணையாக அதிகரித்திருந்தது என்பதும் தெரிகிறது. குழந்தைச் சாவு விகிதம் மிக அதிகம். தப்பிப் பிழைக்கும் ஒரு சில குழந்தைகளும் முதுமை யெய்தும் வரை உயிர் வாழ்வர் என்பது நிச்சயமில்லை.

பதினெட்டாம் நூற்ருண்டில் பொதுமக்கள் சுகாதார விஷயத்தில் சிறிது அபிவிருத்தி உண்டாயிற்று. பிளேக் பரவுவது நின்றுவிட்டதாகத் தோன்றியது. எனினும் அம்மை நோயும் காய்ச்சல்களும் இருந்தன. சவங்களைத் துணிகளினுல் மூடாமல் சவப் பெட்டிகளில்[1] போட்டு மூடுவதனுல் ஏற்பட்ட நல் விளைவு இது என்று சொல்லப்படுகிறது.

[1] பொதுப் பிரார்த்தனை நூலில் (Book of Common Prayer) சவ அடக்கம் செய்வது பற்றிய குறிப்புகள் ஒன்றிலிருந்து, 1662-ல் இந்நூல் இப்போதுள்ள மாதிரி வெளிவந்தபோது, சவங்கள் பெட்டியில் வைக்கப்படவேண்டும் என்று எதிர்பார்க்கப்படவில்லை என்று தெரிகிறது.

நகரத்தில் வாழ்வதைவிட், கிராமப்புறத்தில் வாழ்வது சுகத்துக்கு நல்லது என்று சாதாரணமாகக் கருதப்படுகிறது. தொழிற் புரட்சிக்குமுன் நாட்டின் பெரும்பகுதி மக்கள் நாட்டுப்புறத்திலேயே வசித்தனர். பதினெட்டாம் நூற்றுண்டின் இறுதியிலும் பத்தொன்பதாவதின் தொடக்கத்திலும் பெரிய நகரங்கள் வளர்ந்தன. அப்போது கட்டடங்கள் கட்டுவதுபற்றிக் கட்டுப்பாடு எதுவும் இல்லை. ஆலைகள் உள்ள நகரங்களில் ஆயிரக்கணக்கான வீடுகள் ஒன்றன் புறக்கடையில் மற்றென்றின் புறக்கடை இருக்குமாறு கட்டப்பட்டன. ஒரு வீட்டின் நான்கு பக்கங்களில் மூன்றில் அடுத்த வீடுகள் இருந்தன. கழிபொருள் அகற்ற வழி ஒன்றுமில்லை. ஒவ்வொரு வீட்டுக்கும் தனித்தனியாகத் தண்ணீர் வசதி செய்வது அவசியம் என்று கருதப்படவில்லை. (1850-ல் கூட லண்டன் மாநகரில் 80,000 வீடுகளுக்குத் தனியான குடிநீர் வசதியில்லை.) அவ்விடங்களில் காற்றேட்டம் இல்லை. குப்பை சேர்ந்து நாற்றமடித்து அழுகியது; பூச்சிகள் சேர்ந்தன. ஓடுகின்ற சாக்கடைகள் கட்டப்படவில்லை. நூறு ஆண்டுகட்குமுன் மோசமாக அமைக்கப்பட்ட சாக்கடைக் குழிகள் நகர வாழ்க்கையின் பயங்கரத்தை அதிகரித்தன. (1850 வரை லண்டன் மாநகரில் சாக்கடைக் குழிகள் ஒழிக்கப்படவில்லை. அதற்குப் பல ஆண்டுகள் கழித்துத்தான் லண்டன் முழுவதும் சாக்கடை வாய்க்கால்கள் அமைக்கப்பட்டன.) வீட்டின் குப்பைகள் சேர்த்து அழிக்கப்படவில்லை. அவை சாக்கடைகளிலும், வெற்றிடங்களிலும், மூலை முடுக்குகளிலும் கொட்டப்பட்டன. அவை அழுகி நோய்க்கும், சாவுக்கும் அடிகோலின. இருந்த குடிநீர் வசதிகளிலும் சிலவற்றில் அசுத்தம் கலந்தது; சாக்கடைக் குழிகளுக்கும் சவங்கள் அடர்த்தியாகப் புதைத்த இடுகாடுகளுக்கும் அருகிலிருந்த கிணறுகள், ஓடைகளினின்று எடுக்கப்பட்ட நீர், வாழ்க்கைக்கு வழி செய்வதைவிட மரணத்துக்கே அதிகமாக வழி செய்தது.

போதுமான அளவு குடிநீர் வசதியும் சாக்கடை வசதியும் ஆகிய இருவகைகளில் அபிவிருத்தி முக்கியமாகத் தேவைப்பட்டது. 1847-8ல் காலராக் கொள்ளை நோய் தோன்றியது. அப்போது இது பற்றிப் பொது மக்களுக்கு எட்வின் சாட்விக்கும் (Edwin Chadwick) பிறரும் எடுத்துரைத்து உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டிய அவசியத்தை வற்புறுத்தினர். 1848-ல் ஒரு மத்திய சுகாதாரக் கழகம் (Board of Health) அமைக்கப்பட்டது. எந்த நகர்ப்புறம், பாரிஷ் அல்லது இடத்திலும்[1] அவை விரும்பினுலோ அல்லது அங்குச் சாவு விகிதம் அதிகமாக இருந்தாலோ தலச் சுகாதாரக்

[1] "in any city, town, borough, parish or place"

கழகங்களை அமைக்க அதற்கு அதிகாரம் வழங்கப்பட்டது. தெருக்களைச் சுத்தமாக வைத்திருப்பது, நீர் வசதி செய்வது, தேவையான இடங்களில் சாக்கடைகளைக் கட்டுவது இவை தலக் கழகங்களின் கடமைகள். செய்யவேண்டியது மிக அதிகமாக இருந்ததாலும், அவற்றைக் கட்டுவதில் ஏற்பட்ட தொழில் நுட்பத் தடங்கல்களாலும், மத்திய, தல அதிகாரிகளுக்கிடையே இருந்த தகராறுகளாலும் இவ்விஷயத்தில் வேகமாக அபிவிருத்தி ஏற்பட முடியவில்லை.

மத்திய சுகாதாரக் கழகம் நிரந்தரமாக அமைக்கப்படவில்லை. ஒவ்வோர் ஆண்டும் அது நீடிக்கப்பட்டு வந்தது. 1858-ல் அது மூடப்பட்டுவிட்டது. அடுத்த சில ஆண்டுகளில் பொதுமக்கள் சுகாதாரத்தைப் பற்றிய குறிப்பிட்ட சிற்சில விஷயங்கள் பற்றிப் பல சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டன. 1869-ல் அரசர் ஆணைக்குழு ஒன்று இவ்விஷயத்தை ஆராய நியமிக்கப்பட்டது. இதற்காக ஒரு மத்திய அமைப்பு தேவை என்று ஆணைக்குழுவின் அறிக்கை வற்புறுத்தவே 1871-ல் தல அரசாங்கக் கழகம் (Local Government Board) நிறுவப்பட்டது.

1872-ல் வந்த பொது மக்கள் சுகாதாரச் சட்டப்படி (Public Health Act of 1872) நாடுமுழுதும் நகர அல்லது நாட்டுப்புறச் சுகாதார மாவட்டங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டது.[1] இதன்படி 1848-ன் சட்டத்தின் விளைவாகத் தோன்றிய அமைப்பு எல்லா இடங்களுக்கும் பொதுவாக்கப்பட்டு விஸ்தரிக்கப்பட்டது. சுகாதார அதிகாரிகளுக்குச் சில அதிகாரங்கள் வழங்கப்பட்டன. 1875-ல் வந்த பொதுச் சுகாதாரச் சட்டம் இவ்வதிகாரங்களை விஸ்தரித்து இதுபற்றிய விதிகளை ஒழுங்காகச் சேர்த்தமைத்தது.

1875ஆம் வருஷத்துச் சட்டப்படி, ஒவ்வொரு சுகாதார அதிகாரிக் குழுவும் (Sanitary Authority) ஒரு சுகாதார மருத்துவ அதிகாரி, ஒரு சர்வேயர், ஒரு துப்புரவு ஆய்வாளர் (Sanitary Inspector) ஆகியோரை நியமிக்க வேண்டும். சுகாதாரத்தைப் பாதிக்கும் பல விஷயங்கள் பற்றி அதிகாரங்களும் கடமைகளும் அதிகாரிக் குழுவுக்கு அளிக்கப்பட்டன. அதன் எல்லைக்குள், ஏற்கெனவே தனியார் கம்பெனியால் திறமையுடன் அளிக்கப்பட்டால் ஒழிய, நீர்வசதி செய்து தரவேண்டும்; சாக்கடைகளை நல்ல நிலைமையில் வைத்திருக்கவேண்டும். தொத்துநோய்கள் வந்தால் அவற்றைத் தடுக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். சாலைபோட்டு, தெருக்களில் கல்வேய்ந்து, விளக்குகள்

[1] 1888, 1894 ஆண்டுத் தல அரசாங்கச் சட்டங்களின்படி பிரதேசப்பிரிவு சிறிது எளிதாக்கப்பட்டது.

போட்டுச் சுத்தமாக வைத்திருக்கவேண்டும், தீயணைப்புப்பொறிகளை வைத்திருக்கவேண்டும். அங்காடிகள், கால்நடை வெட்டும் இடங்களை மேற்பார்வை செய்யவேண்டும். பொதுக் குளியல் அறைகள், துணி தோய்க்கும் இடங்களை நிர்மாணிக்கும் உரிமையும் அவர்களுக்கு இருந்தது. 'தொல்லைகள்' (Nuisances) நடந்தால் அவற்றைத் தடுக்க நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டும். கெட்ட உணவுப் பொருள்களைப் பறிமுதல் செய்து அழிக்கும் உரிமையும் அவர்களுக்கு இருந்தது. அடுத்த சில ஆண்டுகளில் தொழிற்சாலைகளின் துப்புரவு நிலைபற்றி விசாரிக்கும் அதிகாரமும் சுகாதார அதிகாரிகளுக்கு அளிக்கப்பட்டது.

பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் மத்தியில் மக்கள் பலர் பெரிய நகரங்களில், குடியிருக்கத் தகுதியற்ற வீடுகளில் வசிப்பது உணரப் பட்டது. 1851-ல் தொழிலாளர்களுக்காகச் சிறு வீடுகள் கட்டத் தல அதிகாரிகளுக்கு அதிகாரம் வழங்கப்பட்டது. ஆனால் இது விஷயத்தில் ஒரு நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படவில்லை. உண்மையில் இச் சட்டம் அமலாக்கப்படவில்லை. 1868-ல் வந்த கைவினைஞர், தொழிலாளர்கள் வீடுகள் சட்டம் (Artisans' and Labourers' Dwellings Act), வசிக்கத் தகுதியற்ற வீடுகளைத் தல அதிகாரிகள் கண்டனம் செய்யவும், சொந்தக்காரர்கள் அவற்றைப் பழுதுபார்க்காவிட்டால் அவற்றை இடித்துத் தள்ளவும் செய்யலாம் என்று கூறியது. சேரிப் பிரச்சினையைத் தீர்க்க எடுத்த முதல் முயற்சி இது; ஆனால் இது தேவையான பலனை அளிக்கவில்லை. ஏனெனில் இதற்கான முதல் நடவடிக்கையை மருத்துவ அதிகாரிகள் எடுக்கவேண்டும்; தைரியமாக அதைச் செய்யும் அளவுக்கு அவர்களுக்குச் சுதந்திரமான அதிகாரம் இல்லை. அவர்களை நியமிப்பதும் வேலையிட்டு நீக்குவதும் தல அதிகாரிகளே;[1] சாதாரணமாகத் தனியாகத் தொழில் நடத்தும் வைத்தியர்கள் பகுதி நேரத்துக்கு இவ் வேலைக்கு நியமிக்கப்பட்டனரே தவிர, முழுநேர அதிகாரிகளாக அல்ல. உள்ளூர் வீட்டுச் சொந்தக்காரர்கள்மீது தீவிரமான நடவடிக்கை எடுப்பது அவர்கள் சொந்த நலனைப் பாதிக்கும் ஆதலின் அவர்கள் துணிந்து நடவடிக்கை எடுக்க மாட்டார்கள்.

கடந்த எழுபது எண்பது ஆண்டுகளில் நிறைவேற்றப்பட்ட பல சட்டங்களால் வீடுகள் விஷயத்தில் உள்ள சட்டம் திருத்தப்பட்டுப் பலப்படுத்தப்பட்டது. இவையெல்லாம் செய்தும் பல நகரங்களில் இன்னும் சேரிகள் இருக்கின்றன. இது தவிர, தொழிலாளர்களுக்கு

[1] சுகாதார மருத்துவ அதிகாரிகள் வேலை நீக்கத்தினின்று இப்போது பாதுகாக்கப்பட்டுள்ளனர். பொதுச் சுகாதார அமைச்சகத்தின் அனுமதியின்றி அவர்களை வேலையைவிட்டு நீக்கமுடியாது.

இட வசதிப் பற்றுக்குறை உண்மையில் இருக்கிறது. இப் பிரச்சினை 1914—18 போருக்குப் பின் மிகக் கடினமாகிவிடவே அரசாங்கம் இது பற்றிப் பல நடவடிக்கைகள் எடுத்துள்ளனர். தனியார்கள் வீடு கட்டப் பண உதவி தரப்பட்டது; தகுதியுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு வாடைகைக்கு விடத் தல அதிகாரிக் குழுக்கள் வீடு கட்டுமாறு பணிக்கப்பட்டனர். அவ்வாடகைப் பணம் குறைவாக இருந்தால் வரி வருமானத்திலிருந்து அவர்கள் அந் நஷ்டத்தைச் சரிக் கட்ட வேண்டும்; கடந்த சில ஆண்டுகளில் இலட்சக்கணக்கான வீடுகள் கட்டப்பட்டும் சேரிப் பிரச்சினை அப்படியே உள்ளது.

சேரி பிரச்சினைபற்றிப் பொதுமக்கள் அக்கறை கொள்ளாததற்குக் காரணம் அது எத்தகைய குறை என்பதுபற்றி அவர்கள் அறிய விரும்பாதது அல்ல. அது எவ்வளவு பரவியுள்ள குறை என்பதைப் பலரும் அறியவில்லை. அதன் அளவையும் தீவிரத்தையும் உணர்ந்த பின் பொதுமக்களது அபிப்பிராயம் திரண்டெழுந்து சேரி ஒழிப்புக் கான ஒரு ஐந்தாண்டுத் திட்டம் தயாராகியது. ஆனால் துரதிருஷ்ட வசமாக 1939 ல் போர் மூளவே இத் திட்டம் தள்ளிப் போடப்பட்டது. போரில் எதிரி விமானக் குண்டு வீச்சினால் பல வீடுகள் அழிந்தது வீட்டுப் பற்றுக்குறையை மேலும் அதிகமாக்கியது. நகர்ப்புறத்திலும் நாட்டுப்புறத்திலும் ஒவ்வொரு குடும்பத்துக்கும் சுமாரான வசதி களுள்ள ஒரு வீடு கிடைக்க ஏற்பாடு செய்வது என்ற குறிக்கோளுடன் அரசாங்கம் கட்டடத் திட்டம் ஒன்றைத் தொடங்கியிருக்கிறது. ஆனால் இப் பணியின் அளவு மிகப் பெரியது; இக் குறிக்கோளை அடையப் பல ஆண்டுகளாகலாம்.

1911-ல் நோய்வாய்ப்படுதலுக்கான தேசீய இன்ஷுரன்ஸ் திட்டம் வந்ததும் தொழிலாளர்கள் பல்விதங்களில் நன்மையடைந் தனர். இதைக் கண்டிப்பவர்கள், இத் திட்டம் பலருக்கு வேலைக்குப் போகாமல் உடல் நலம் குன்றியுள்ளதாகப் பொய்ச் சாக்குச் சொல்ல ஊக்கமளிக்கிறது என்று குறை கூறுகின்றனர். சிலர் விஷயத்தில் இது உண்மையாக இருக்கலாம். இவ்வளவு பெரிய திட்டத்தில் ஒரு சில குறைபாடுகள் இல்லாமல் போகாது. ஆனால் உடல் நிலை சரி யாக இல்லாதபோது அவர்களுக்கு ஊதியம் அளிப்பதால் தொழி லாளர்களுக்கு நன்மை உண்டாகிறது. இல்லாவிடில் ஊதியம் இல்லாத ஏழ்மை நிலையின் கஷ்டங்கள் அனைத்தையும் அவர்கள் அனுபவிக்க வேண்டும். முன்னரெல்லாம் தேர்ச்சி பெற்ற மருத்து வர்களுடைய கவனிப்பு பணங்கொடுக்கச் சக்தியற்ற ஏழை நோயாளி களுக்குக் கிடைக்காது. இப்போது அவ்வாறில்லை. நல்ல மருத்துவ உதவி கிடைக்கிறது. சிலர் விஷயத்தில் வேறு பல நன்மைகளும் இத் திட்டத்தால் கிடைக்கிறது.

பொதுமக்கள் சுகாதாரப் பணிக்கான வேலைகள் நாளுக்கு நாள் அதிகமாகி வருகின்றன. பல ஆண்டுகளாகக் குழந்தைச் சாவு விகிதத்தைக் குறைக்க முயற்சி செய்யப்பட்டு வந்தது. 1907-ல் குழந்தை பிறந்து நாற்பத்தெட்டு மணி நேரத்துக்குள் அவ்வூர் மருத்துவ அதிகாரிக்கு அறிவிக்கவேண்டும் என்றொரு சட்டம் வந்தது. இதன் விளைவாகத் தாய் தந்தையருக்குக் குழந்தை வளர்ப்புப்பற்றி யோசனைகள் கூறி உதவியளிக்க அவ் வீட்டுக்குச் சுகாதாரப் பார்வையாளர்கள் (Health visitors) போக வசதி உண்டாயிற்று. தாய்களின் மரண விகிதத்தைக் குறைக்கப் பேறுகால உதவியாளர்களுக்குத் திறமையாகப் பயிற்சி அளிக்க ஏற்பாடாயிற்று. பேறுகால உதவியாளருக்குச் சான்றிதழ் அளிப்பது 1902-ல் தொடங்கியது. க்ஷயரோக நிவாரணம் மற்றொரு சுகாதார நடவடிக்கையாகும்; மாவட்ட நகர மன்றங்கள் தம் எல்லைக்குள் க்ஷயத்தால் பீடிக்கப்பட்டவருக்கு மருத்துவ உதவி அளிக்கும் பொறுப்பை 1921 லிருந்து ஏற்றுக்கொண்டுள்ளன.

1919-ல் தல அரசாங்கக் கழகத்துக்குப் பதில் சுகாதார அமைச்சகம் (Ministry of Health) நிறுவப்பட்டது. இப் புது அமைச்சகத்துக்குத் தல அரசாங்கக் கழகம் சுகாதார விஷயத்தில் கொண்டிருந்த எல்லா அதிகாரங்களும் இதைச் சேர்ந்த விஷயங்களில் கல்விக் கழகம், (Board of Education), உள்நாட்டு அலுவலகம் (Home Office) போன்ற வேறு இலாக்காக்கள் கொண்டிருந்த அதிகாரங்களும் மாற்றப்பட்டன. மக்களது சுகாதாரத்தை வளர்க்கும் அல்லது பாதிக்கும் எந்த விஷயத்தையும் பற்றி இங்கிலாந்திலும் வேல்ஸிலும் எந்த அரசாங்க இலாக்காவும் கொண்டிருந்த அதிகாரங்களையும் கடமைகளையும் சுகாதார அமைச்சகத்துக்கு மாற்றிவிடலாமென ஏற்பாடாயிற்று. சுகாதார சம்பந்தமான எல்லா விஷயங்களும் மையமான ஓர் இடத்தினின்று கவனிக்கப்படுவதுதான் இம் மாறுதலின் விளைவு. ஒரே விஷயத்தைப் பல இலாகாக்கள் கவனித்திருந்தது இப்போது தவிர்க்கப்பட்டது.

1946-ல் பாராளுமன்றம் இதுவரை செய்திருந்ததைவிடப் பூரணமான முறையில் சுகாதார சேவை நடக்கத் தேசீயச் சுகாதார சேவைச் சட்டத்தை (National Health Service Act) நிறைவேற்றியது. இங்கிலாந்திலும் வேல்ஸிலும் உள்ள ஒவ்வொருவருக்கும் இலவச மருத்துவ உதவி கிடைக்க இது வழி செய்தது. இதற்கான செலவு, தேசீய இன்ஷுரன்ஸ் திட்டப்படி பல படிகளில் செலுத்தப்பட்ட தொகைகள், தல வரிகளினின்று வந்த மானியம், நாட்டுக் கருவூலம் ஆகியவற்றிலிருந்து எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டது. (சில விசேஷ நிலைமைகளில் நோயாளியிடமிருந்து பணம் வசூலிக்கப்பட்டது.

உதாரணம்: மருத்துவ மனையில் தனிப்பகுதியில் படுப்பதற்கு விரும்பியவர்கள் தமக்கு வேண்டிய மருத்துவரிடம் வைத்தியம் செய்து கொண்டு அவருக்கான தனித் தொகையைச் செலுத்தலாம்.) பொது மருத்துவர்கள் அல்லது சில துறைகளில் விசேஷத் தேர்ச்சி பெற்றவர்கள் நோயாளிகளை வீட்டில் வந்து கவனிப்பது, மருத்துவ மனையில் நோயாளிக்கு மருந்து கொடுப்பது, மகப்பேறு பார்ப்பது, அம்மை குத்துவது, கண்ணாடி போடுவது, பல் கட்டுவது இவ் வசதிகள் அனைத்தும் தர இச் சட்டம் வழி செய்தது. பல விசேஷ ஏற்பாடுகளை இச் சட்டம் கொண்டிருந்ததால் இதன் வெற்றிக்குச் சுகாதார அமைச்சகத்துக்கும் மருத்துவர், பல் வைத்தியர் ஆகியோருக்குமிடையே நெருங்கிய கூட்டுறவு தேவை. முதலில் சில குறைகள் இருந்தபோதும் எதிர்பார்த்ததைவிட இனிய முறையில் இத் திட்டம் செயலாற்றப்பட்டது. இதை எழுதும்போது (பல ஆண்டுகளாகப் புது மருத்துவ மனைகள் கட்டப்படாததால்)[1] மருத்துவ சாலைகளில் போதுமான இட வசதி இல்லாதிருக்கிறது. சிலவற்றில் செவிலியர் (Nurses) போதவில்லை. சில பிரதேசங்களில் மருத்துவர்களின் எண்ணிக்கை தேவைக்குக் குறைவாக இருப்பினும் பொதுவாக அவர்கள் போதுமான அளவில் உள்ளனர். நிறையப் பல் வைத்தியர்கள் இப்போது தேவைப்படுகின்றனர். அவர்களின் எண்ணிக்கை குறைவாக உள்ளதால் பள்ளிக்கூடங்களில் சிறுவர்களின் பல்களைக் கவனிக்க வசதி செய்வது தடைப்படுகிறது. இச் சட்டத்தின்படி சிறு மருத்துவச்சாலைகள் (Clinics) நிறுவவும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இவற்றுள் ஒவ்வொரு மருத்துவத் துறையிலும் விசேஷத் தேர்ச்சி பெற்ற மருத்துவர்கள் பலர் இருப்பர். வியாதியை அறிந்தபின் அந்தந்த வியாதிக்கு அந்தந்த நுண்ணறிஞர்கள் மருத்துவம் செய்வர். ஆனால் இத்தகைய சிறு மருத்துவச் சாலைகளை நிறுவ நடவடிக்கை ஏதும் எடுக்கப்படவில்லை.

எவ்வெந்தத் துறைகளில் எதிர்பார்த்த அளவுக்கு இம்முறை நன்மையளிக்கவில்லை என்பது மேலே கூறப்பட்டது. இத் திட்டம் மிகவும் புகழத்தக்கது; இதைக் கண்டிக்கும் எண்ணத்துடன் இது எழுதப்படவில்லை. இதன் சில குறைபாடுகளை நீக்கி எவ்வாறு இதை மேலும் உயர்ந்ததாகச் செய்யலாம் என்பதுதான் சுட்டிக்காட்டப்படுகிறது. தேசீய சுகாதார சேவை நாட்டு மக்கள் அனைவருக்கும் கிடைக்கிறது. இதில் சேர்ந்த வசதிகள் மிக அதிகம். எனவே பல ஆண்டுகள் விடாமுயற்சியுடனும் பொறுமையுடனும் பரிசோதனைகள் செய்து குறைகளை நீக்கினால் அதன் குறிக்கோள்களை முழுமையாக அடையமுடியும்.

[1] 1961-ல் சுகாதார அமைச்சகம் புது மருத்துவச்சாலைகள் கட்டவும் இருப்பவற்றைப் புதுப்பிக்கவும் ஒரு பத்தாண்டுத் திட்டம் அமைத்திருக்கிறது.

30. இங்கிலாந்தின் பாங்குகள்

(The English Banking System)

இடைக் காலத்தில் இத்தாலி நாட்டின் பல நகரங்கள் முக்கியமான வாணிபக் கேந்திரங்களாக விளங்கின. ஆகையால் அவற்றுள் சிலவற்றில் பாங்குத் தொழில் நடந்ததில் வியப்பில்லை. வெனிஸ் (Venice) நகரில் 1157லும், ஜினோவா (Genoa)வில் 1345-லும் பொதுப் பாங்குகள் (public banks) தோன்றின. ஐரோப்பாவில் பல இடங்களில் தொழில் நடத்தும் அளவுக்கு பார்டி (Bardi),[1] பெருஸ்ஸி (Peruzzi), மெடிஸி (Medici) ஆகியவற்றின் பிளாரன்ஸின் தனிப் பாங்குகள் (Florentine private banks) முக்கியமாக விளங்கின. பதினாறு, பதினேழு நூற்றாண்டுகளில் வாணிப வளர்ச்சி காரணமாக ஐரோப்பாவின் பிற பகுதிகளிலும் பாங்குகள் நிறுவப்பட்டன. முக்கியமாக ஆம்ஸ்டர்டாமில் (Amsterdam) 1609-லும், ஹாம்பர்கில் (Hamburg) 1619-லும் பாங்குகள் தோன்றின. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின்போது ஐரோப்பாக் கண்டத்தின் எல்லாப் பெரிய நகரங்களிலும் பாங்குகள் இருந்தன.

ஆங்கில பாங்குத் தொழில் இடைக் காலத்திலேயே தோன்றி விட்டதாகச் சிலர் கூறுகின்றனர். இன்று நாம் கொள்கிற பொருளில்[2] அந்தக் காலத்தில் பாங்குத் தொழில் நடந்ததாக உறுதியாகக் கூற முடியாது. ஆனால் 1290-ல் அவர்கள் வெளியேற்றப்படும் வரை இங்கிலாந்தில் யூதர்கள் பெரும் வட்டிக்குக் கடன் கொடுத்துவந்தனர். இடைக் காலத்தின் பின் பதியில் பணக்கார வியாபாரிகளிடமும் ஹேன்ஸ் வணிகர்கள், துணிகர வியாபாரிகள் போன்ற கம்பெனி

[1] பார்டி, பெருஸ்ஸி பாங்குகள் மூன்றாம் எட்வர்டுக்கும் சிஸிலி (Sicily) அரசருக்கும் கடன் கொடுத்து நஷ்டமடைந்தன.

[2] அதாவது கடன் நிர்வாகம் (Organisation of Credit)

களிடமிருந்தும் அரசு கடன்களைப் பெற்றது. ஆனால் இவ் விவகாரங்களை பாங்கித் தொழிலின் ஆரம்ப நிலையாகக்கூடக் கருதமுடியாது.

சமயச் சீர்திருத்தக் காலத்துக்கு முன்னர் சிவில் சட்டம், திருச்சபை விதிகள் இவ்விரண்டின்படியும் அதிக வட்டி பெறுவது தடை செய்யப்பட்டிருந்தது. டியூடர் ஆட்சிக் காலத்தில் இங்கிலாந்தில் இதுபற்றிய அபிப்பிராயம் மாறியது. ஒரு வியாபாரி கடன் வாங்கி, அதைத் தன் தொழிலில் பயன்படுத்தி இலாபம் பெறக்கூடுமானால் அதற்காக அவனிடம் வட்டி பெறுவது பாவம் ஆகாது என்று கருதப்பட்டது. 1545-ல் கடும் வட்டியல்லாத வட்டி வாங்குவது சட்டத்துக்கு உட்பட்டதே என்று அரசாங்கம் விதித்தது. கடும் வட்டிக்கும் சாதாரண வட்டிக்கும் உள்ள வித்தியாசம், ஒன்றைவிட மற்றது அதிகமாக இருப்பதுதான் என்பது தவிர, எது கடும் வட்டி என்பது திட்டமாகக் குறிப்பிடப்படவில்லை. 1552-ல் பழைய நிலையை மீண்டும் சட்டம் ஏற்படுத்தியது. 1571-ல் மறுபடி வட்டி வாங்குவதைச் சட்டம் அனுமதித்தது. 1624-ல் ஒரு சட்டம் வட்டிக்கு எட்டுச் சதவிகித உச்ச வரம்பைக் குறித்தது. வட்டி அடியோடு தடுக்கப்பட்டிருந்த போது இன்று நாம் கொள்ளும் பொருளில் பாங்குத் தொழில் வளர வழியில்லை. அதைச் சட்டம் அனுமதித்ததும் அது வளர முடிந்தது.

வைப்புப் பாங்குத் தொழில் (deposit banking)[1] — அதாவது, அவற்றை வட்டிக்குக் கடனாகக் கொடுப்பதற்காகப் பண வைப்புகளை ஒப்புக்கொள்ளுதல் — இங்கிலாந்தில் பதினேழாம் நூற்றாண்டில் தொடங்கியது. பலவகை வியாபாரிகளிடம் கடன் கொடுக்கப் பணம் இருக்கக்கூடும்; ஆனால் கடன்கொடுத்து வட்டி சம்பாதிப்பதைவிட அப் பணத்தைக்கொண்டு வியாபாரத்தை விஸ்தரித்தால் இலாபம் அதிகமாக வரும். பல சமயம் அவர்களுக்கே கடன் தேவையாக இருக்கும். இவ் விஷயத்தில் பொற்கொல்லருக்கும் வியாபாரி

1 இன்று பாங்குகளை வைப்புப் பாங்கிகள், (நோட்டு) வெளியிடும் பாங்கிகள் எனப் பிரிக்கிறோம். கேட்டபொழுதோ, குறிப்பிட்ட முன்னறிவிப்புக் காலம் கழித்தோ திருப்பித்தருமாறு பண வைப்புகளைப் பெறும் பாங்குகள் வைப்புப் பாங்குகள் (banks of deposit), அவ் வைப்புகளுக்கு அவை சில சமயம் வட்டி அளிக்கலாம். இவ் வைப்புகளில் ஒரு பகுதியை அவை திருப்பி வாங்கப்படும் என எதிர்பார்க்கூடிய தொகைக்காகக் கையிருப்பாக வைத்திருக்கின்றன. மிகுதியை உண்டியல்களைக் கழிவு (discount) செய்தோ, ஏதாவதொரு பிணைப்புடன் கடன்களாக அளித்தோ பயன்படுத்துகின்றன. கேட்டவுடன் காசாக மாற்றப்படும் காகிதப் பணத்தை வெளியிடும் பாங்குக்கு நோட்டு வெளியிடும் பாங்கு (bank of issue) என்று பெயர். எவ்வளவு நோட்டுகளை மாற்றவேண்டிய அவசியம் இருக்குமோ அவ்வளவுக்குப் பொன் இருப்பை (gold reserve) அது வைத்திருக்கவேண்டும். இந் நோட்டுகளைக்கொண்டு உண்டியல்களைக் கழிவு செய்யலாம்; அல்லது பிணைப்புக் கடன்களை அளிக்கலாம். பொன் இருப்பைவிட நோட்டு வெளியீடு எவ்வளவு அதிகமாக இருக்கிறதோ அதுதான் இக் காரணங்களுக்காகப் பயன்படக்கூடிய உபரிப் பணமாகும். இப்போது இங்கிலாந்தில் ஒரு வெளியீட்டு பாங்குதான் உள்ளது. அதுதான் இங்கிலாந்துப் பாங்கு (Bank of England).

களுக்கும் வேறுபாடு இருந்தது. பொற்கொல்லரின் பொருள்களுக்கு அப்போது தேவை குறைவு. பெரும் புரட்சிக்காலம் போன்ற சில சமயங்களில் பிரபுக்கள் பொற்கலன்களை உருக்கி விற்பதில் ஈடுபட்டிருந்தனரே அன்றி வாங்கவில்லை. மேலும் முதலிட்டுத் தம் தொழிலை விஸ்தரிக்கப் பொற்கொல்லர்களுக்கு வாய்ப்பு இல்லை. எனவே தம் பணத்தை வட்டிக்குவிட அவர்கள் தயாராக இருந்தனர். எட்டாம் ஹென்ரியின் காலத்திலிருந்து அவர்கள் காசு மாற்றுத்தொழிலைச் செய்துவந்தனர். பிற வணிகர்களுக்கு உதவியாக அன்னிய நாடுகளின் பணங்களை மாற்றித் தந்தனர். முதலாம் சார்லஸின் காலத்தில் தம் வாடிக்கைக்காரர்களிடமிருந்து பத்திரமாக வைத்திருப்பதற்காகப் பணத்தைப் பெறத்தொடங்கினர். இப் பணத்தைக் கேட்டபொழுது திருப்பித் தந்துவிடுவதாக வாக்களித்தனர். பெரும் புரட்சியின் குழப்பமான சூழ்நிலையில் இவ் வழக்கம் மிகவும் வளர்ந்தது.

தம்மிடம் கொடுத்து வைக்கப்பட்ட பணம் முழுதும் எந்த ஒரே நாளிலும் திருப்பி வாங்கப்படுவதில்லை என்பதைப் பொற்கொல்லர்கள் விரைவில் உணர்ந்தனர். ஆகையால் அதில் ஒரு பகுதியை அவர்கள் வட்டிக்கு விட்டனர். எவ்வளவு பணம் திருப்பிவாங்கப்படக்கூடுமோ அவ்வளவைக் கையிருப்பாக வைத்திருந்தனர். கேட்டபோது பணம் கிடைக்கக்கூடிய நோட்டுகளை அவர்கள் வழங்கினர். அவர்களது நோட்டுகள் தவறாதும் தயக்கமின்றியும் பணமாக மாற்றப்படுகின்றன என்ற நம்பிக்கையை மக்கள் திடமாகப் பெற்றதும் பொற்கொல்லர்கள் தம் நோட்டு வெளியீட்டை அதிகமாக்கினர். இவ்வாறு அவர்கள் வசம் பொன்னோடு இத்தகைய பணமும் நிறைய இருந்தது. பின்னர் அவர்கள் வட்டி கொடுத்துப் பண வைப்புகளை மேலும் பெற்றனர். நாளடைவில் அரசுக்கும் அவர்கள் கடன் கொடுத்தனர். 1672-ல் இப் பொற்கொல்லர்களின் கடனைக் கருவூலத்திலிருந்து திருப்பித் தருவதை இரண்டாம் சார்லஸ் நிறுத்தினார். தன் கடனுக்கான வட்டியை மட்டும் தருவதாக அவர் வாக்களித்தார்.[1] அரசனின் இச் செயலால் பொற்கொல்லர் இக்கட்டில் மாட்டிக்கொண்டனர். வைப்பாளர் (depositors) கேட்ட பணத்தை அவர்களால் தரமுடியவில்லை. தீவிரமான நெருக்கடி ஏற்பட்டுச் சில பொற்கொல்லர் முறிவுற்றனர். ஆனால் அவர்கள் துவக்கிவைத்த முறை தொடர்ந்து நடந்தது.

பொற்கொல்லர்களின் நடவடிக்கைகளை அரசாங்கம் சிறிதும் கட்டுப்படுத்தவில்லை. அது அக்காலத்து வழக்கத்துக்கே மாறாக இருந்தது. பொற்கொல்லர்களது நடவடிக்கைகளைப் பலர் கண்டித்

[1] அதில் சேர்ந்த தொகை 1,328,000 பவுன்; வட்டியும் பாக்கியாக நின்றது; எனவே முதலோடு சேர்க்கப்பட்டது. 24ஆம் அதிகாரத்தைப் பார்க்க.

தனர். அவர்கள் ஆறு சதவிகித வட்டியை வைப்பாளர்களுக்கு அளித்தனர்; அதைவிட அதிக வட்டிக்குக் கடன் கொடுத்தால்தான் அவர்களுக்கு இலாபம் வரும்.[1] அதிக வட்டி கிடைக்கவேண்டு மாயின் சரியான பிணைப்பில்லாமல் கடன்கள் கொடுக்க வேண்டும். ஆகையால் அப்படிப்பட்ட பாங்குத் தொழில் திடமாக இருக்காது. பொற்கொல்லரைக் கண்டித்தவர்கள், ஒரு பட்டய நிறுவனம்தான் பாங்கித் தொழிலைச் செய்யவேண்டும் என்று கூறினர். ஏனெனில் அத்தகைய பாங்கிதான் நிறையப் பணம் வைத்திருக்கும்; பொது மக்களது நம்பிக்கையை அதிகம் பெற்றிருக்கும். அது பொற் கொல்லரைவிடக் குறைவான வட்டிக்குக் கடன் கொடுக்கும். அதனால் வாணிபத்துக்கும் நிறையக் கடன் கிடைக்கும் என்பது அவர்கள் கூற்று.

வில்லியம் பேடர்ஸன் (William Paterson) என்ற ஸ்காட்லந்துக் காரரின் யோசனைப்படி 1694-ல் இங்கிலாந்துப் பாங்கு (Bank of England) அமைக்கப்பட்டது. அக் கம்பெனி அரசாங்கத்துக்கு 1,200,000 பவுன் கடனளிக்க ஒப்புக்கொண்டது. அதற்கு எட்டுச் சதவிகித வட்டி. பாங்கின் நிர்வாகத்துக்காக அரசாங்கம் ஆண்டுக்கு 4000 பவுன் கொடுத்தது. நோட்டு வெளியிடல், உண்டியல் கழிவு செய்தல், பிணைப்பின் (security) மீது கடன்தரல், வைப்புகளைப் பெற்றுக்கொள்ளுதல் ஆகிய பாங்கித் தொழில் வேலைகளை மேற் கொள்ள அதற்குப் பட்டயம் அளிக்கப்பட்டது.

அரசாங்கத்துக்குக் கொடுத்திருந்த கடனின் அளவுக்கு இங்கி லாந்து பாங்கு நோட்டுகளை வெளியிட்டது. அதன் பிறகு பல முறை மேலும் கடன்களை எழுப்புவதில் அது உதவி செய்தது. 1696-ல் வெள்ளிப் பணத்தை மீண்டும் வெளியிடுவதில் அது அரசாங்கத் தோடு ஒத்துழைத்தது. பண இருப்புத் தாற்காலிகமாகக் குறையவே இங்கிலாந்துப் பாங்கின்மீது "ஒரு படையெடுப்பை" (run) பொற் கொல்லர்கள் நடத்த வாய்ப்புண்டாயிற்று. அந்தப் பாங்கின் நோட்டுகளை நிறைய வாங்கிக்கொண்டு வந்து அவற்றைப் பொற் கொல்லர்கள் பொன்னாக மாற்றக் கோரினர். அவை அனைத்துக்கும் பொற்காசுகள் தரும் அளவுக்கு பாங்கில் பணம் இல்லை. ஆகை யால் உண்மையான கோரிக்கைகளையும், அதற்குக் கஷ்டம் விளைவிக்க வேண்டுமென்று செய்யப்பட்டவற்றையும் பாங்கு பிரித்து, முதல் வகைக் கோரிக்கைகளுக்குக் கொடுக்கவேண்டியதில் பதினைந்து சத விகிதத்தை அளித்தது; பின்னவற்றை நாணயச் சாலையினின்று

[1] சட்டப்படி வட்டியின் உச்சவரம்பு 1652-ல் ஆறு சதவிகிதமாகக் குறைந்தது.

(mint) காசுகள் வந்தபின் தருவதாகக் கூறியது. சில வாரங்களில் நெருக்கடி நிலையை இங்கிலாந்துப் பாங்கு தாண்டியது.

இங்கிலாந்துப் பாங்கின் பட்டயம் ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்துக்குத் தான் வழங்கப்பட்டது. அதன் பிறகு காலந்தோறும் அது புதுப் பிக்கப்பட்டு வந்தது. ஒவ்வொரு முறையும் பட்டயத்தின் தவணை தீருவதற்குப் பல நாட்கள் முன்னரே அதைப் புதுப்பிப்பதற்குப் பேச்சுவார்த்தைகளை நடத்த பாங்கியின் இயக்குநர் தவறவில்லை. சில சமயம் அரசாங்கத்தின் தேவைகளைப் பயன்படுத்திப் புதுச் சலுகைகளையும் பாங்கிக்காக அவர்கள் பெற்றனர். இச் சலுகைகளுக் காகவும் பட்டயத்தைப் புதுப்பிப்பதற்குமாகப் பரிசுகளையும் மேலும் கடன்களையும் அரசாங்கத்துக்கு இங்கிலாந்து பாங்கு அளித்தது.

ஆறு பேருக்குமேல் கூட்டாளிகளாகக் கொண்ட வேறு எந்த பாங்கும் நோட்டு வெளியிடும் உரிமையோடு அமைக்கப்படலாகா தென 1708-ல் சட்டம் கொண்டுவரப்பட்டது. பிற கூட்டுப் பங்குக் கம்பெனிகள் வைப்புப் பாங்குத் தொழிலில் ஈடுபடலாம். நோட்டு வெளியிடுவது பொதுவாகப் பாங்குத் தொழிலின் மிக முக்கியமான அம்சமாகக் கருதப்பட்டது. எனவே, 1826-ல் இவ் விதி தளர்த்தப் படும் வரை கூட்டுப்பங்கு பாங்கு ஒன்றும் நிறுவப்பட வில்லை. இவ் வாறு கூட்டுப்பங்குப் பாங்குத் தொழிலில் (joint-stock banking) இங்கிலாந்துப் பாங்கு முற்றுரிமை பெற்றது. 1708க்குப் பின் ஏறக் குறைய ஒரு நூற்றாண்டுக்குப் பொற்கொல்லர்களும் அவர்களுக்குப் பின் வந்தவர்களுமான பாங்கு வணிகர்தான் (private bankers) இங்கி லாந்துப் பாங்குக்குப் போட்டியாக இருந்தனர். இங்கிலாந்துப் பாங் கின் பெயரும் பலமும் பெருகியது. 1751க்குப்பின் தேசீய கடன் நிர்வாகம் முழுவதையும் அரசாங்கம் இதன் வசம் அளித்தது.

கூட்டுப்பங்குப் பாங்குத் தொழிலில் இங்கிலாந்துப் பாங்கு பெற்ற முற்றுரிமை நாட்டில் பாங்குத் தொழில் வளர்வதற்கு முற்றிலும் நல்லது எனக் கூறமுடியாது. தனிப் பாங்குகள் கூட்டுப்பங்கு நிறுவனங்கள் ஆக மாறுவதை ஒன்றேகால் நூற்றாண்டுக் காலத்துக்கு அது தடுத்தது. பிற கூட்டுப்பங்கு நிறுவனங்களின் போட்டியிருந் தால் இங்கிலாந்துப் பாங்கு பல மாநில நகரங்களில் கிளைகளை ஆரம் பித்து மேலும் சுறுசுறுப்புடன் பாங்கு வசதிகளைப் பெருக்கியிருக்கக் கூடும்.

ஆனால், இவ்வாறு தோன்றிய பாங்குத் தொழிலமைப்பு தொழிற் புரட்சிக்குமுன் நாட்டின் தேவைக்குப் போதுமானதாக இருந்தது. 1750க்கு முன் பாங்குத் தொழில் அநேகமாக லண்டனில்தான்

நடந்தது. ஆனால், மிகச் சில நாட்டுபுறப் பாங்குகளும் நிறுவப் பட்டிருந்தன. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் இரண்டாவது பாதியில் தொழில்கள் வளர்ந்தபோது நாட்டின் பல பாகங்களிலும் பாங்குத் தொழில் வளர்ந்தது. இக்காலத்தில் கூட்டுப் பங்குப் பாங்குகளைச் சட்டம் அனுமதித்திருந்தால் பாங்குத் தொழில் மேலும் திடமாக அமைந்திருக்கும். தனிப் பாங்குகளில் (private banks) சில நன்கு நிர்வகிக்கப்பட்டன. மக்களது நம்பிக்கைக்குப் பாத்திரமாக இருந்தன. ஆனால், பாங்குகளில் பெரும் பகுதி தாழ்ந்த அந்தஸ்தும் குறைவான மூலதனமும் கொண்ட நபர்களால் நடத்தப்பட்டது.

பாங்குத் தொழிலில் நோட்டு வெளியிடுவது இன்னமும் முக்கியமான அம்சமாக கருதப்பட்டது. பல வணிகர்கள் கேட்டவுடன் பணமாக மாற்றப்படக் கூடிய நோட்டுகளை வெளியிட்டுத் தம் பிற வியாபாரங்களுடன் சிறிதளவு பாங்குத் தொழிலையும் செய்தனர். வெளியிடும் 'பாங்கு வணிகனின்' நிதி நிலைமைபற்றிய நம்பிக்கை நன்றாக இருந்தவரை அவனது நோட்டுகள் தடையின்றிப் புழங்கின; கேடு ஒன்றும் நேரவில்லை. ஆனால், எப்போதாவது அதைப்பற்றிச் சந்தேகம் வந்துவிட்டால் அவனது நோட்டுகள் அனைத்தையும் வைத்திருப்பவர்கள் பணமாக மாற்றக் கோருவர். திடீரென அவனால் அதைச் செய்யமுடியாது. பல மக்கள் நஷ்டமடைந்து அவர்களது பணம் பாழாகும். நன்கு நிர்வகிக்கப்பட்ட சில தனிப் பாங்குகளும் இத்தகைய படையெடுப்புகளுக்கு உட்பட்டன. பல சமயம் தம்மிடமுள்ள சொத்துகளை நஷ்டமின்றி விரைவில் காசாக்க முடியாத பாங்குகள் நோட்டுக்குப் பணம் கொடுப்பதை நிறுத்த வேண்டிய கட்டாயம் பல சமயம் ஏற்பட்டது. பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் முதல் பகுதியில் பாங்குத் தொழிலில் எப்படி நோட்டு வெளியீட்டைத் திருப்திகரமாகக் கட்டுப்படுத்துவது என்பது ஒரு மிகப் பெரும் பிரச்சினையாக இருந்தது.

1793-க்கும் 1825-க்கும் இடையே பல நிதி நெருக்கடிகள் ஏற்பட்டன, ஒவ்வொரு முறையும் பல நாட்டுப்புற பாங்குகள் முறிந்தன. 1797-ல் பிரெஞ்சுக்காரர் படையெடுக்கக்கூடும் என்ற பயம் காரணமாக இங்கிலாந்துப் பாங்கியின் நோட்டுகள் பெருமளவில் மாற்றப்பட்டன. பாங்கின் பொன் இருப்புகள் மிகவும் குறையவே நோட்டு மாற்றுவதை நிறுத்தப் பாங்குக்கு அரசாங்கம் அனுமதியளித்தது. இருபது ஆண்டுகளுக்கு மேலாக இங்கிலாந்துப் பாங்கின் நோட்டுகளைப் பொன்னாக மாற்ற முடியவில்லை. (இறுதியில் பொற்காசுகளாக அவற்றை மாற்றலாம் என்ற நம்பிக்கையில்) அந் நோட்டுகள் தொடர்ந்து தடையின்றிப் புழங்கின. சில ஆண்டுகளுக்கு அவற்றின் மதிப்பு மிகச் சிறிய அளவே குறைந்தது. நெப்போலியப் போரின் முடிவில்

அவற்றின் மதிப்பு நிறையக் குறைந்தது. ஒரு சமயம் ஐந்து பவுன் நோட்டுக்கு 3 பவுன் 11 ஷி. எடையுள்ள பொன்தான் வாங்க முடிந்தது. 1810-ல் காமன்ஸ் சபையின் ஒரு கமிட்டி நோட்டுகளை மீண்டும் பொற்காசுகளாக மாற்றுவது அவசியமா என்பதை ஆராய்ந்தது. ஆனால் அப்போது அரசாங்கம் ஒன்றும் செய்யவில்லை. ஆனால் 1819-ல் சர் ராபர்ட் பீல் (Sir Robert Peel) தலைமையில் ஒரு கமிட்டி இனியும் அதைத் தாமதிக்கலாகாது என்ற முடிவுக்கு வந்தது. 1821-ல் மீண்டும் பழையபடி நோட்டுகளும் பொற்காசுகளும் முழுமையாக ஒன்றுக்கொன்று மாற்றப்படலாயின.

1815-ல் அமைதி தோன்றியதும் கூட்டுப் பங்குப் பாங்குகளைச் சட்டப்படி அனுமதிக்க வேண்டுமென்ற இயக்கம் ஒன்று தோன்றியது. தனிப் பாங்குகள் மோசமாக நிர்வகிக்கப்பட்டன; பாங்குத் தொழிலில் இருப்பவர்கள் கண்மூடித்தனமாக ஊக வாணிபங்கள் செய்கின்றனர்; போதுமான அடமானம் இன்றிக் கடன்கள் தரப்படுகின்றன; ஆகையால்தான் பாங்குத் தொழில் சரியாக நடக்கவில்லை என்பது அவ்வியக்கத்தை ஆதரித்தவர்களுடைய கூற்று. கூட்டுப் பங்கு நிறுவனங்களின் இயக்குநர்கள் (directors) தம் கம்பெனிப் பங்குதாரர்களுக்குப் பதில் சொல்லவேண்டுமாதலின் இவ்வகைத் தவறுகளைச் செய்யமாட்டார்கள் என்று எண்ணப்பட்டது. 1823-ல் அரசாங்கம் இங்கிலாந்து பாங்குடன் இவ்விஷயத்தைப்பற்றிப் பேச்சுவார்த்தை நடத்தியது. தன் முற்றுரிமை லண்டன், மற்றும் அதைச் சுற்றி 65 மைல் வட்டாரத்தில் மட்டும் செல்லும் என இங்கிலாந்துப் பாங்கு ஒப்புக்கொண்டால் அதன் பட்டயத்தை 1843 வரை நீட்டிப்பதாக அரசாங்கம் கூறியது. இதனால் அவ்வரம்பைத் தாண்டி மாநில நகரங்களில் கூட்டுப் பங்குப் பாங்குகளை அமைக்க முடியும். உடனடியாக அரசாங்கம் இவ் விஷயத்தில் நடவடிக்கை ஏதும் எடுக்கவில்லை. 1825-ல் மற்றொரு நிதி நெருக்கடி ஏற்பட்டது. 1824-ல் வியாபாரம் நல்ல நிலையில் இருந்தது. ஊக வாணிபமும் எதிர் காலத்தில் நம்பிக்கையும், அதிகமாகி அமிதமாக நோட்டுகள் வழங்கப்பட்டன. இதன் விளைவாக முறிவு ஏற்பட்டது; ஆறு வாரங்களில் எழுபது பாங்குகளுக்குமேல் முறிந்தன. அரசாங்கம் உடனடியாகக் குறுக்கிட்டு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டியதாயிற்று.

நாடு முழுவதும் கிளைகள் தொடங்கித் தன் முற்றுரிமையைச் சுறுசுறுப்பாகப் பயன்படுத்துவது அல்லது 1823-ல் யோசனை கூறியபடி அறுபத்தைந்து மைல் வட்டாரத்துக்கு அப்பால் தன் உரிமைகளைக் கைவிடுவது—இவ்விரண்டில் ஒரு வழியைத் தேர்ந்தெடுக்குமாறு அரசாங்கம் இங்கிலாந்துப் பாங்கைக் கேட்டது. முன் வழியை முற்றும் கைவிடாமல் பின் வழியைப் பாங்கு தேர்ந்தெடுத்தது. லண்டனி

விருந்து அறுபத்தைந்து மைல் வரம்புக்கு அப்பால் எந்த இடத்திலும் நோட்டு வெளியிடும் உரிமையோடு கூட்டுப் பங்குப் பாங்குகள் தோன்றுவதை 1826-ல் வந்த சட்டம் அனுமதித்தது. பாங்கின் முற்றுரிமை அந்த வட்டத்துக்குள்தான் செல்லும். ஆனால் அதற்கு வெளியிலும் அது தொழில் நடத்தலாம். அடுத்த சில ஆண்டுகளில் அது பல மாநில நகரங்களில் கிளைகள் ஏற்படுத்தி, புதிதாக அனுமதிக்கப்பட்ட பாங்குகளுடன் போட்டியிட்டது. நிறையப் பொற்காசுகள் புழக்கத்தில் இருக்கவேண்டும் என்பதற்காக ஐந்து பவுனுக்குக் குறைவான மதிப்புக்கு நோட்டு வெளியிடலாகாது எனத் தடை விதிக்கப்பட்டது.

நாட்டின் நிதி விவகாரங்களின் கேந்திரமே லண்டன்தான். எனவே 1826 ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் இங்கிலாந்தின் முற்றுரிமை நிலையைத் தீவிரமாகப் பாதிக்கவில்லை. இங்கிலாந்து பாங்குக்கும் பிற பாங்குகளுக்கும் இருந்த உறவுபற்றிய பிரச்சினைக்கு இச் சட்டம் திருப்திகரமானதும் முடிவானதுமான வழி செய்ததாகக் கூறமுடியாது. 1833-ல் மற்றொரு சட்டம் வந்தது. லண்டனிலும் அவ் வறுபத்தைந்து மைல் வட்டாரத்தில் வேறு எங்கும் கூட்டுப் பங்குப் பாங்குகள் பணியாற்றலாம்; ஆனால் நோட்டுகள் வெளியிடக்கூடாது என்று அச் சட்டம் கூறியது. வெளியிடும் அலுவலகம் அவ் வரம்புக்கு அப்பாலிருந்தால் தம் லண்டன் அலுவலகங்களிலோ, தம் லண்டன் ஏஜென்டுகளின் அலுவலகங்களிலோ பணமாக மாற்றக் கூடுமாறு நோட்டுகளை வெளியிடவும் அவை அனுமதிக்கப்பட்டன. அதே சட்டம், இங்கிலாந்துப் பாங்குக் கட்டடத்தில் நோட்டுகளை மாற்றும் இடத்தில் தவிரப் பிற இடங்களில் இங்கிலாந்துப் பாங்கின் நோட்டுகளைச் சட்டமுறைப் பணம் (legal tender) ஆக்கியது. இவ் விதிவிலக்கு அப் பாங்கு பிறர் கொடுத்த தன் நோட்டுகளுக்குப் பதிலாக வேறு நோட்டுகளையே கொடுப்பதைத் தடுப்பதற்காகச் செய்யப்பட்டது. உள்நாட்டுப் பாங்குகள் தம் நோட்டுகளுக்குப் பதிலாக இங்கிலாந்துப் பாங்கின் நோட்டுகளைத் தரலாம்.

இச் சட்டம் வந்தபின் பல முக்கியமான பாங்குகள் தோன்றின. 1834-ல் லண்டன் அண்டு வெஸ்ட் மினிஸ்டர் பாங்கும் (London and Westminister Bank), 1836-ல் லண்டன் ஜாயின்ட்-ஸ்டாக் பாங்கும் (London Joint-stock Bank), 1839-ல் யூனியன் பாங்கும் (Union Bank), லண்டன் அண்டு கவுன்டி பாங்கும் (London and County Bank) தோன்றின. பாங்குத் தொழிலில் நல்ல நிலைக்குவர இவையும் இவை போன்ற பிறவும் சிறிது கஷ்டப்பட்டன. இங்கிலாந்துப் பாங்கு, ஏற்கெனவேயிருந்த பிற தனிப் பாங்குகள் ஆகியவற்றின் விரோதத்தை இவை சமாளிக்கவேண்டியிருந்தது. முதலில் பாங்குத்

தீர்வகத்தில் (Clearing House) அவை சேர அனுமதி கிடைக்கவில்லை.[1] அவை வழக்காடவோ, அவற்றின்மீது வழக்குத் தொடரவோ 1838 வரை சட்டம் அனுமதிக்கவில்லை. அவை நோட்டு வெளியிட முடியாது. இவ்வாறு தம் நடவடிக்கைகளுக்கு வரம்பு குறிக்கப்பட்டதால் அவை வைப்புப் பாங்குத் தொழிலிலேயே அதிக கவனம் செலுத்தலாயின. தம் வாடிக்கைக்காரர்களை 'செக்கு' (Cheque) முறையின் முழுப் பயனும் பெறுமாறு ஊக்குவித்தன. செக்கு முறை அதன் பிறகு பாங்குத் தொழிலின் முக்கியமானதொரு அம்சமாயிற்று.

மொத்த நோட்டு வெளியீட்டின் அளவைக் கட்டுப்படுத்தும் பிரச்சினைக்கு முடிவு இன்னும் ஏற்படவில்லை. 1810-ல் அமைந்த காமன்ஸ் கமிட்டியின் காலத்தினின்று இப்பிரச்சினை பற்றிய விவாதம் தொடங்கியது. இதுபற்றி இருவகைக் கருத்தினர் இருந்தனர். ஒருசாரார் பொன்னாக மாற்றப்படக் கூடிய அளவுக்குமேல் நோட்டுகள் வெளியிடக் கூடாது என்று எண்ணினர். இவர்கள் "செலாவணி முறைக் கருத்தாளர்" (Currency School). அயல் நாட்டு வாணிபத்தில் பாதகச் செலுத்தல் நிலை காரணமாக நாட்டை விட்டுப் பொன் வெளியேறினால் அதனால் குறைந்த பணத்தை ஈடுகட்டுவதற்காக மேலும் நோட்டுகள் வெளியிடுவதைத் தடுக்க முழுப்பொன் இருப்போடு பிணைக்கப்பட்ட நோட்டுகள்தான் அனுமதிக்கப்பட வேண்டும் என்பது இக் கருத்தை ஆதரித்த நிதி வணிகர்களுடைய வாதமாகும். நோட்டுகள் மாற்றப்படக் கூடியவரை அந்நிலையை அமித வெளியீடாகக் (over-issue) கருத முடியாது என்பது "பாங்கு முறைக் கருத்தாளர்களது" (banking school) கூற்று. இது வெற்று உண்மையே (truism). பின்னர் பொன்னுக்கு மாற்றித்தர முடியாத அளவுக்குப் பாங்குகள் சில சமயம் நோட்டுகள் வெளியிடுவது சரியா என்ற கேள்விக்கு வாணிபத்தின் நியாயமான தேவைக்குச்சரியாக நோட்டு வெளியீட்டின் அளவு இருக்கவேண்டும் என்று அவர்கள் விடையளித்தனர். அந்த அளவு எது என்பதை அவர்களால் திட்டமாகக் கூற முடியவில்லை. பாங்குத் தொழிலில் பாதுகாப்பும் பத்திரமும்தான் மிக அவசியமான குணங்கள். பாங்கு முறைக் கருத்தைவிடச் செலாவணி முறைக் கருத்தில்தான் இவை முக்கியமாகக் காணப்பட்டன. எனவே சர் ராபர்ட் பீல் பின்னதைத்தான் ஒப்புக்கொண்டார்.

எதிர்காலத்தில் நோட்டு வெளியீடு எந்தக் கோட்பாடுகளின் அடிப்படையில் இருக்கவேண்டும் என்பதை 1844-ல் வந்த பாங்கு

[1] கூட்டுப் பங்குப் பாங்குகள் தீர்வகத்தில் 1854-ல் சேர்க்கப்பட்டன.

சாசனச் சட்டம் (Bank Charter Act) நிர்ணயித்தது. நோட்டுகள் பொன்னாக மாற்றப்படுவதைமேலும் நிச்சயமாக்குவதும்,இங்கிலாந்துப் பாங்கு அன்றிப் பிற பாங்குகளின் நோட்டு வெளியீட்டைக் குறைப்பதும்கூட இச் சட்டத்தின் நோக்கங்களே. இதன்படி இங்கிலாந்துப் பாங்கு இரண்டு துறைகளாகப் பிரிக்கப்பட்டது. அவை வெளியீட்டுத் துறையும் (Issue Department) பாங்குத் துறையும் (Banking Department). பின்னது சாதாரண பாங்குத் தொழில் வேலைகளைச் செய்தது. முன்னது நோட்டுகளை வெளியிட்டது. வெளியீட்டுத் துறையில் பத்திரங்களை ஈடாக வைத்து, 14,000,000 பவுன் மதிப்புக்கு நோட்டு வெளியிடப் பாங்கு அனுமதிக்கப்பட்டது. அரசாங்கத்துக்கு அளிக்கப்பட்ட கடன் தொகையாகிய 11,015,100 பவுனும் இப்பிணையில் சேர்ந்தது. 14,000,000 பவுனுக்கு அதிகமாக வெளியிடப்பட்ட ஒவ்வொரு நோட்டுக்கும் அதன் மதிப்பிக்கு ஈடாகப் பொன்னை அது வைத்திருக்கவேண்டும்.[1] வெளியீட்டுத் துறையிடம் யாரும் பொன்னுக்கு மாற்றாக நோட்டுகளைக் கேட்டுப் பெறலாம். மாற்றல் விகிதம் 22 காரட் பொன்னுக்கு அவுன்சுக்கு 3 பவுன் 17 ஷில்லிங் 9 பென்னி. பாங்கித் துறை தன் உடனடியான தேவைகளுக்கு அதிகமாகப் பெற்ற பொற் கட்டிகளையும் காசுகளையும் வெளியீட்டுத் துறைக்கு அளித்து நோட்டுகளைப் பெற்றுக் கொள்ள வேண்டும். சாதாரணமாக, (முழுத் தொகைகள் போக மிச்சத்துக்கும் சிறு தொகைகளுக்கும் தவிரப்) பொன்னாக அன்றி நோட்டுகளாகத்தான் பாங்குத் துறை வாடிக்கைக்காரர்களுக்குப் பணம் செலுத்துகிறது; பொன் வேண்டுமென்பவர்கள் வெளியீட்டுத் துறைக்குப்போய் நோட்டுகளைக் கொடுத்து அதைப் பெற்றுக் கொள்ளலாம். ஒவ்வொரு வாரமும் புழக்கத்திலுள்ள தன் நோட்டுகளின் மதிப்பையும் அதற்குப் பிணையாகத் தான் வைத்துள்ள

[1] 14,000,000க்கு அதிகமாக வெளியிட்ட நோட்டுகளுக்குப் பிணையாகப் பொன் அல்லது வெள்ளியை அது வைத்திருக்கலாம். ஆனால் மொத்த உலோக இருப்பில் வெள்ளி இருபது சதவிகிதத்துக்கு அதிகமாகக் கூடாது. 1853க்குப் பின் இவ்விதியை அது பயன்படுத்திக் கொள்ளவில்லை. (நம்பிக்கை வெளியீட்டுக்கு) (Fiduciaryissue) பிணையாக உள்ள சொத்தின் ஒரு பகுதியாகச் சமீப ஆண்டுகளில் ஓரளவு வெள்ளிக் காசுகளைப் பாங்கி வைத்திருக்கிறது.

பொன் இருப்பையும் குறித்து ஒரு விவர அறிக்கையைப் பாங்கு வெளியிடவேண்டும்.[1]

லண்டனில் வேறெந்தப் பாங்கும் நோட்டு வெளியிடும் உரிமையைப் பெற்றிருக்கவில்லை. ஆனால் பல உள்நாட்டுப் பாங்குகள் (Country Banks) அவ்வுரிமையைப் பெற்றிருந்தன. அவை தொடர்ந்து அவ்வுரிமையைப் பெற்றன.[2] ஆனால் 1844 ஏப்ரல் 27ஆம் நாள் முடியப் பன்னிரு வாரங்களுக்கு அவை வெளியிட்டிருந்த நோட்டுகளின் சராசரி மதிப்பைவிட அதிகமாக அவை எப்போதும் தம் நோட்டுகளை இனிப் புழக்கத்தில் விடலாகாது என்று அச் சட்டம் விதித்தது. ஒரு உள்நாட்டு பாங்கு மற்றொரு பாங்கோடு இணைந்தாலோ, அல்லது அது திவாலானாலோ, அல்லது லண்டனில் ஒரு கிளையைத் திறந்தாலோ, அன்றித் தன் நோட்டு வெளியீட்டை நிறுத்திவைத்தாலோ, இவ்வுரிமையை அது இழந்துவிடும். 1844ஆம் ஆண்டின் சட்டம் அங்கீகரித்த அத்தகைய வெளியீடுகளின் மொத்த மதிப்பு சுமார் 8,600,000 பவுன். எந்த உள்நாட்டுப் பாங்கு தன் நோட்டு வெளியீட்டை நிறுத்தினாலும் அது அவ்வாறு உரிமை இழந்த வெளியீட்டின் தொகையில் மூன்றில் இரு பங்குக்கு, அதிகமாகாமல் தன் நம்பிக்கை வெளியீட்டை இங்கிலாந்துப் பாங்கு அதிகரிக்க இச் சட்டம் அனுமதித்தது. (நம்பிக்கை வெளியீடு என்பது பொன்னாலன்றி வேறு பத்திர ஈட்டால் பிணைக்கப்பட்ட நோட்டு வெளியீட்டுத் தொகை.)

புதிதாகத் தோன்றிய பாங்குகளும் ஏற்கெனவே உள்ளவற்றின் இணைப்பினால் தோன்றியவையும் நோட்டு உரிமையைப் பெறவில்லை. ஆகையால் உள்நாட்டு நோட்டு வெளியீடு பெருகுவதற்குத் தடை

[1] 1920 மே மாதம் 13ஆம் நாள் வியாழனன்று பின் வரும் விவர அறிக்கை வெளியாயிற்று. 1914 - 18 போருக்குப் பின் காலத்தின் பாங்கு அறிக்கைக்கு இது ஓர் எடுத்துக்காட்டு.

வெளியீட்டுத் துறை 1920, மே 12

வெளியிடப்பட்ட நோட்டுகள்	£ 130,442,245	அரசாங்கக் கடன்	£ 11,015,100
		பிற பத்திரங்கள்	7,434,900
		பொன் கட்டியும் நாணயமும்	111,992,245
		வெள்ளிக் கட்டியும் நாணயமும்	—
	130,442,245		130,442,245

[2] சுமார் 280 பாங்கிகளுக்கு நோட்டு வெளியீடும் உரிமையிருந்தது.

விதித்து, அதைக்குறைத்துக் கடைசியில் அது மறையுமாறு செய்வது தான் இச் சட்டத்தை அமைத்தவர்களின் நோக்கம் என்பது தெளிவாகத் தெரிகிறது. 1921-ல் இக்குறிக்கோள் நிறைவேறியது.[1] இதன் விளைவாகப் பத்திரங்களின் பிணையோடு 19,750,000 பவுன் மொத்த மதிப்புக்கு நோட்டு வெளியிட இங்கிலாந்து பாங்கு அதிகாரம் பெற்றது.

1844-க்குப்பின் பாங்கு நோட்டுகளை அச்சிடுவதன் மூலம் நாட்டில் பணத்தின் அளவை அதிகரிக்க முடியாது போயிற்று. ஏனெனில் பாங்குசாசனச் சட்டப்படி நம்பிக்கை வரம்புக்கப்பால் ஒவ்வொரு நோட்டுக்கும் அதன் மதிப்பிக்கு ஈடான பொன்னைப் பாங்கியின் நாணய அறையில் வைத்திருக்கவேண்டும். தேவைக்குத் தக்கவாறு விரியமுடியாத நெகிழ்ச்சியற்ற பண முறையைக் கடைப்பிடிப்பதோடு திருப்தி அடைவது அல்லது நோட்டுகள் வெளியிடுவதன்றி வேறு முறையில் பணத்தை அதிகரிக்கச் செய்வது என்ற இரண்டு வழிகளில் ஒன்றை நாட்டுமக்கள் தேர்ந்தெடுக்க வேண்டியதாயிற்று. செக்குகளை நிறையப் பயன்படுத்துவதன் மூலம் இப் பிரச்சினை தீர்க்கப் பட்டது.[2] பெரிய தொகைகளைச் செலுத்துவதில் நோட்டுகளைவிடச் செக்குகள் அதிக முக்கியத்துவம் பெற்றதனுல்தான் உள்நாட்டுப் பாங்குகள் தம் நோட்டு வெளியீட்டுரிமையை இழக்கச் சிறிதும் தயங்க வில்லை எனக் கூறலாம்.

அந்நூற்றுண்டின் தொடக்கத்தில் அடிக்கடி ஏற்பட்ட தீவிரமான நிதி நெருக்கடிகள் மீண்டும் தோன்ருதவாறு 1844 ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் தடுக்கும் என்று எண்ணப்பட்டது. இந் நோக்கம் முற்றிலும் நிறைவேறவில்லை. மேலும் 1847, 1857, 1866-ல் மூன்று தடவை நோட்டுகளின் நம்பிக்கை வெளியீட்டு வரம்பைத் தாற்காலிகமாக உயர்த்துவதை அனுமதித்துச் சட்டம் செயலாவதை நிறுத்தி வைக்க வேண்டியிருந்தது. 1857-ல்தான் இவ்வனுமதியைப் பாங்கு பயன் படுத்தியது. பிற இரு சமயங்களில் இவ்வனுமதி பற்றிய அறிக்கையே நெருக்கடி நிலைமையினின்று மீளப் போதுமானதாக இருந்தது. 1866-க்குப்பின் 1914 வரை இத்தகைய நெருக்கடி ஏதும் ஏற்பட வில்லை.

[1] நோட்டு வெளியிட்ட தனிப்பாங்குகளில் கடைசியில் எஞ்சியிருந்த சாமர்சட்ஷயரில் (Somersetshire), வெலிங்டனில் (Wellington) இருந்த பாக்ஸ், பௌலர் அண்டு கம்பெனி லிமிடெட் (Fox, Fowler & Co. Ltd.) லாயிட்ஸ் பாங்கியுடன் (Lloyds Bank) 1921-ல் இணைந்து தன் நோட்டு வெளியிடும் உரிமையை இழந்தது.

[2] பதினேழாம் நூற்றுண்டிலேயே செக்கு முறை இருந்திருக்கிறது. பதினெட்டாம் நூற்றுண்டின் இறுதியில் அது விஸ்தாரமாகப் பயன்படுத்தப்பட்டது. பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டில் வரம்பில்லாமல் பணமாக உபயோகிக்கப்பட்ட மாற்றுக் காகிதப்பணமாக செக்குகள் விளங்கின. இந் நூலில் குறிப்பிடப்பட்ட நிதி நெருக்கடிகளுக்கு இது ஒரு காரணமாகும்.

1844 ஆம் ஆண்டின் சட்டத்தை அமைத்தவர்கள் எண்ணியதை வீட உயர்ந்த நிலையை நிதியுலகில் இங்கிலாந்துப் பாங்கு சமீப காலங்களில் வகிக்கிறது. மத்திய பாங்கு என்றழைக்கப்படும் நிறுவனமாக அது விளங்குகிறது. நோட்டு வெளியீட்டு முற்றுரிமையை அது பெற்றுள்ளது. தேசீயக் கடனை அது நிர்வகிக்கிறது. பல சமயங்களில் தல ஆட்சிக் கடன் பத்திரங்கள், டொமினியன் அல்லது குடியேற்றக் கூட்டு அரசாங்கங்களின் கடன்கள் ஆகியவற்றின் வெளியீட்டில் அது உதவுகிறது. பிரிட்டிஷ் அரசாங்கத்துடன் அது நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டுள்ளது. நிதிக் கொள்கை விஷயங்களில் அரசாங்கத்துக்கு யோசனை கூறுகிறது. அது பாங்குகளின் பாங்காகவும் விளங்குகிறது. பிற பாங்குகள் தம் பண இருப்புகளில் பெரும்பகுதியை இங்கிலாந்துப் பாங்கியில் வைத்துள்ளன. இவ்விருப்புகள் அதனிடம் குவிந்திருப்பதனுல் இங்கிலாந்தின் நிதி அமைப்பே பலம் பெற்றுள்ளது.[1]

1826, 1833 ஆம் ஆண்டுகளின் சட்டங்களின்படி அமைக்கப்பட்ட கூட்டுப் பங்குப் பாங்குக் கம்பெனிகள் பொறுப்பு வரையறுக்கும் கொள்கை (principle of limited liability) அங்கீகரிக்கப்படுமுன் தோன்றின. அவற்றின் பங்குதாரர்கள் ஒரு கூட்டு நிறுவனத்தின் (partnership firm) கூட்டாளிகளைப்போலத் தம் கம்பெனியின் கடன்களுக்குத் தம் சொத்துகளின் முழு அளவு வரைத் தனித்தனியாகப் பொறுப்பேற்றிருந்தனர். ஒரு கூட்டு நிறுவனப் பாங்கின் கூட்டாளிகளது எண்ணிக்கைமீது 1708 ஆம் ஆண்டின் சட்டம் குறித்த (ஆறு என்ற) வரம்பை மட்டுமே 1826 ஆம் ஆண்டின் சட்டம் உண்மையில் நீக்கியது. 1855-ல் பொறுப்பு வரையறுக்கும் கொள்கையைச் சட்டம் ஒப்புக்கொண்டதும், தாம் வைத்திருந்த பங்குகளின் முழுதும் செலுத்தப்பட்ட தொகைக்கு அதிகமாகத் தம் சொந்தச் சொத்திலிருந்து ஒரு சிறிதும் தரவேண்டியிராத பங்குதாரர்களைச் சேர்த்துக் கம்பெனிகளை அமைக்க முடிந்தது. அது முதலில் பாங்குக் கம்பெனிகளுக்குப் பொருந்தவில்லை. ஆனுல் 1858-ல் அவற்றுக்கும் இக் கொள்கை விஸ்தரிக்கப்பட்டது.

கூட்டுப் பங்குக் கம்பெனிகளின் பொறுப்பு வரையறுக்கப்பட்டபின் பெரிய நிறுவனங்களைப் பல கிளைகளுடன் அமைக்க வழியுண்டாயிற்று. அநேக நகரங்களில் பெரிய பாங்குகளின் கிளைகள் எஞ்சி

1. 1866-ல் மூடப்பட்ட ஓவரெண்டு கர்னி அண்டு கம்பெனி (Overend Gurney & Co) கூட, பாங்குகளின் பாங்காக விளங்கியது, பிற பாங்குகளின் இருப்புகளை வைப்பாகப் பெற்றது. ஆனுல் இங்கிலாந்துப் பாங்கைப் போலன்றி இவ் வைப்புகள் மீது வட்டி கொடுத்தது. ஓவரெண்டு கர்னி கம்பெனியில் வைத்திருந்த தம் வைப்புகளை இழந்ததால் வேறு பதின்மூன்று பாங்குகளும் முறிந்தன.

நின்ற தனிப் பாங்குகளுடன் போட்டியிட்டு அவற்றின் காலத்தைக் குறைத்தன. பெரிய பாங்குக்கு மூலதனமும் கீர்த்தியும் சிறிய பாங்கைவிட அதிகம். மக்கள் பெரிய பாங்குமீது அதிக நம்பிக்கை வைத்தனர். ஏனெனில், சிறுபாங்குகளைக் கவிழ்த்துவிடக்கூடிய நெருக்கடிகள் பெரியவற்றைப் பாதிக்கவில்லை. நாளடைவில் பெரும்பாலான சிறிய பாங்குகள் பெரியவற்றுடன் இணைந்து, அவற்றின் கிளைகளாக விளங்கின.

இருபதாம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்திலிருந்து பாங்குகள் இணைவது தொடர்ந்து ஏற்பட்டு வருகிறது. நாட்டுப் பாங்குத் தொழிலில் பெரும் பகுதி இங்கிலாந்து பாங்கு மற்றும் பார்க்ளேஸ் (Barclays), லாயிட்ஸ் (Lloyds), மிட்லண்டு (The Midland), வெஸ்ட்மின்ஸ்டர் (The Westminister), நேஷனல் புரொவின்ஷியல் (The National Provincial) ஆகிய ஐந்து பாங்குகளாலும் நடத்தப்படுகிறது. மீதமுள்ள பாங்குகளில் சில சிறியவை; அவையவற்றின் ஊரில் மட்டும் பிரசித்தமானவை; வில்லியம்ஸ் டீகன்ஸ் பாங்கு (Williams Deacon's Bank) போன்றவை பிற முக்கியமானவை. ஆனால், ஒவ்வொன்றும் பல சிறு பாங்குகளின் இணைப்பினால் தோன்றியவையாகிய 'பெரிய ஐந்தும்' (Big Five) பிற எல்லாவற்றையும் விட முக்கியமானவை. அவற்றின் கிளைகள் நாட்டின் எல்லாப் பாகங்களிலும் பணியாற்றுகின்றன. அவற்றின் அலுவலகங்களும் ஏஜென்சிகளும் பல வெளிநாடுகளிலும் பிரிட்டிஷ் டொமினியன்களிலும் உள்ளன.

தீர்வக முறையின்றி நாட்டின் பாங்குத் தொழில் எளிதில் நடக்க முடியவில்லை; பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியில் சேஞ்ஜ் ஆலியில் (Change Alley) பல பாங்குகளின் எழுத்தர்களும் செக்குகளைப் பரிவர்த்தனை செய்துகொள்வதற்காக வழக்கமாகக் கூடினர்; பாக்கி நின்ற தொகைக்கு மட்டும் பொற்காசுகள் செலுத்தப்பட்டன. 1775-லேயே இவ்விவகாரத்தை நடத்த ஓர் அறை வாடகைக்கு எடுக்கப்பட்டது. இந்தச் சிறு ஆரம்பத்திலிருந்து வளர்ந்த பாங்குத் தீர்வகம் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் முக்கியமானதாகவும் அவசியமானதாகவும் விளங்கியது. லண்டனில் செக்குத் தீர்வக வேலை[1] இரண்டு பிரிவுகளாக நடத்தப்படுகிறது. தீர்வகத்திற்கு அருகில் உள்ள பாங்குகள் கொண்டது நகரத் தீர்வு (Town Clearing). இது தினமும் காலையிலும் மாலையிலுமாக இருமுறை நடக்கிறது.

[1] இப்போது தீர்வகத்தில் பதினொரு பாங்குகள் அங்கம் வகிக்கின்றன. இவை பெரிய ஐந்தைத் தவிர, மார்டின்ஸ் (Martins), கூட்ஸ் (Coutts) கிளின் மில்ஸ் (Glyn Mills), நேஷனல் (National), டிஸ்டிரிக்டு (District), வில்லியம்ஸ் டீகன்ஸ் (Williams Deacon's) ஆகியவை. பிற பாங்கிகள் இவற்றுள் ஏதாவதொன்றின் மூலம் தம் விவகாரங்களை முடித்துக்கொள்கின்றன.

(தினம் ஒரு முறை நடக்கும்) பொதுத் தீர்வில் (General Clearing) நகரத் தீர்வு எல்லைக்கு அப்பால் இங்கிலாந்திலும் வேல்ஸிலும் எந்த இடத்திலிருந்தும் வரும் செக்குகள் பரிமாற்றப்படுகின்றன. உள்ளூர்ச் செக்குகளைத் தீர்க்கப் பெரிய நகரங்களில் மாநிலத் தீர்வகங்கள் உள்ளன.

1914-ல் ஐரோப்பியப் போர் மூண்டதன் விளைவாக மாறிய சூழ்நிலைக்கேற்ப நாட்டின் பண வெளியீட்டு முறையிலும் பெரு மாறுதல்கள் ஏற்பட்டன. பாங்குகள்மீது தீவிரமான 'படையெடுப்பு' (run) ஏற்படும் என்ற பயம் தோன்றியது. இல்லாவிட்டாலும் போர்க்கால நிதி விவகாரங்களின் அளவு மிகவும் அதிகமாக இருக்குமாதலால் அப்போதிருந்த பணத்தின் அளவு போதுமானதாக இருந்திருக்காது. ஆகையால் புது வகைப் பணம் ஒன்றை வெளியிட வழி செய்ய வேண்டியதாயிற்று. 1914 ஆகஸ்டில் செலாவணி, பாங்கு நோட்டுகள் சட்டம் (Currency and Bank Notes Act) இயற்றப்பட்டது.[1] அதன்படி ஒரு பவுன் மற்றும் பத்து ஷில்லிங் மதிப்புடைய நோட்டுகள் வெளியிடப்பட்டன. அவை செலாவணி (கருவூல) நோட்டுகள் என அழைக்கப்பட்டன. அவை மொத்தம் எந்தத் தொகைக்கும் சட்டமுறைப் பணம் ஆகும். அவை பாங்கு நோட்டுகள் அல்ல. ஆனால், பாங்கு நோட்டுகளின் பணிகள் பலவற்றுக்கு அவை உதவின. மக்கள் அதைத் தயக்கமின்றி ஒப்புக்கொண்டனர். இங்கிலாந்துப் பாங்கில் அவற்றைப் பொன்னாக மாற்றலாம் என்பது இதற்குக் காரணமாக இருக்கலாம். (உண்மையில் இவ்வாறு பொன்னாக மாற்றுவதில் உபயோகம் ஏதும் இல்லை. தனி மனிதர்கள் பொன் நாணயம் அல்லது கட்டிகளை ஏற்றுமதி செய்வதும் பொற்காசுகளை உருக்குவதும் தடைசெய்யப்பட்டன.) பொற்காசுகள் பாங்குகளுக்குள் வந்ததும் அவை அவற்றை மீண்டும் புழக்கத்தில் விடாது இங்கிலாந்துப் பாங்கில் கட்டிவிட்டனர். இவ்வாறு அதன் பொன் இருப்பு

[1] ஒரு பவுன் நோட்டுகளையும் பத்து ஷில்லிங் நோட்டுகளையும் வெளியிட ஒரு 'கருவூல நோட்டுக் கணக்கை'ச் (Currency Note Account) செலாவணி மற்றும் பாங்கு நோட்டுகள் சட்டம் ஏற்படுத்தியது. 56,250,000 பவுன் மதிப்புக்கு அந் நோட்டுகளின் ஒரு தொகுதியை இங்கிலாந்துப் பாங்குக்கு வழங்கி, அதனிடமிருந்து பாங்கு நோட்டுகளை மாற்றாகக் கருவூலம் பெற்றது. 5,250,000 பவுன் மதிப்புக்கு மற்றொரு தொகுதி நோட்டுகளை வெள்ளைக் காசுகளாக மாற்றிக்கொண்டது. அந்தப் பாங்கு நோட்டுகள் பொன்னாக மாற்றப்படக் கூடியவை. அந்தப் பாங்கு நோட்டுகளையும் வெள்ளிக் காசுகளையும் பிணையாகவைத்துக் கருவூல நோட்டுகள் வெளிவந்தன. எனவே இவற்றின் பிணை 61,500,000 பவுன் மதிப்புக்கு வெள்ளிக் காசும் பொன்னுமாகும். இத்தொகைக்கு அதிகமாக வழங்கப்பட்ட நோட்டுகள் எல்லாம் நம்பிக்கை வெளியீடு ஆகும். வெளியிட்ட நோட்டுகள் அனைத்தையும் கருவூலம் இங்கிலாந்துப் பாங்கியில் வைத்தது. இங்கிலாந்துப் பாங்கி அத் தொகைக்குக் 'கணக்கில்' வரவு வைத்தது; அரசாங்கம் அப் பணத்தைச் செலவழிக்க உரிமை பெற்றிருந்ததால் அக் 'கணக்கு' ஒரு நிதி ஆயிற்று. அது எவ்வளவு வேண்டுமானாலும் பெருகலாம். அதனின்று வட்டியின்றி எவ்வளவு பணம் வேண்டுமாயினும் அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்ளலாம்.

நிறைய அதிகரித்தது. நாட்டின் நிதியமைப்பு பலமடைந்தது. 1914 ஆம் ஆண்டின் சட்டம் கருவூல நோட்டுகளுக்கு எவ்வளவு பொன் பிணை (Gold Cover) இருக்க வேண்டும் என்று கூறவில்லை. புழக்கத்திலிருந்த நோட்டுகளின் அளவு காலத்துக்குக் காலம் மாறு பட்டது. இறுதியில் 1921 ஜனவரி முதல் நாள் 367,626,000 பவுனாக இருந்தது. இவ்வளவு பெரிய தொகைக்குப் பொன் பிணை மொத்தத்தில் பதினைந்து சதவிகிதத்துக்கும் இருபதுக்கும் உள்ளேதான் இருக்கும்.

அன்னியச் செலாவணி விகிதம்[1] போரின்போது கிரேட் பிரிட்டனுக்கு எதிராக மாறப் பல காரணங்கள் இருந்தன. சாதாரண காலங்களில் செலாவணி விகிதத்தைச் சமநிலையில் வைக்கக் கப்பல் தொழிலும், நிதி வர்த்தக வசதிகளும், கரி, ஆலை உற்பத்திகளின் ஏற்றுமதியும் உதவின. அவை போர்க்காலத்தில் குறைந்தன. அதேசமயம் போரில் சேராத நாடுகளிலிருந்து, முக்கியமாக அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டிலிருந்து போர்த் தளவாடங்கள் பெரிய அளவில் இறக்குமதி செய்ததனால் நிறைய அன்னியச் செலாவணி செலவாயிற்று. சில ஆண்டுகளுக்கு ஒரு பவுனுக்கு 4·76½ டாலர் என்ற விகிதத்தில் அமெரிக்கச் செலாவணி 'முளையடித்து' வைக்கப்பட்டிருந்தது (pegged). அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டில் நிறையக் கடன் வாங்கியதாலும், அமெரிக்கர்கள் பிரிட்டனில் வைத்திருந்த முதலீட்டுப் பத்திரங்களை அமெரிக்காவில் விற்றதனாலும்தான் இவ்விகிதத்தில் செலாவணியை வைத்திருக்க முடிந்தது. போருக்குப்பின் அமெரிக்கச் செலாவணி தனக்குரிய நிலைக்குவர அனுமதிக்கப்பட்டது. இரண்டு மூன்று ஆண்டுகளில் அது குறைந்தது; இறுதியில் பவுனுக்கு 3·22 டாலர் என ஆயிற்று.

அதேசமயம், பிரிட்டிஷ் சர்க்கார் 1919-ல் காகிதப் பணத்தின் அளவைக் குறைக்க முடிவு செய்தனர். இனி எந்த ஆண்டிலும் நம்பிக்கை வெளியீட்டின் உச்சவரம்பு அதற்கு முந்திய ஆண்டு நம்பிக்கை வெளியீடு உண்மையில் இருந்த அளவைவிட அதிகமாகாது என 1919 டிசம்பர் 15 ஆம் நாள் வந்த கருவூலக் குறிப்பு ஒன்று கூறியது. எந்த ஆண்டிலும் அனுமதிக்கப்பட்ட உச்சவரம்பைவிட உண்மையில் வெளியிடப்பட்ட அளவு குறைவாக இருந்தால் அடுத்த ஆண்டின் உச்சவரம்பு குறைந்துவிடும். இவ்வாறு வருடாவருடம் வெளியீடு குறைந்து, மேலும் அதிகரிக்கமுடியாத நிலை வந்துவிடும். ஆனால் இது வெறும் கொள்கையறிக்கையே

[1] அன்னியச் செலாவணிப் பரிவர்த்தனையின் நடைமுறையைப் பற்றி விவரமாக அறிய, அப் பொருள் பற்றிய பாடப்புத்தகங்களைப் படிக்கவும்.

தவிரச் சட்டவிதி அல்ல என்பதை மறக்கக்கூடாது. (1920—24) நான்கு ஆண்டுகளில் கருவூல நோட்டுகளின் புழக்கம் 70,000,000 பவுனுக்குமேல் குறைந்தது. அவ்வளவுக்குக் காகிதப் பணத்தை அரசாங்கம் திருப்பிப் பெற்று அழித்துவிட்டது.

நிலையாகவும் தொடர்ச்சியாகவும் இவ்வாறு பணப் புழக்கத்தைக் குறைத்ததால் அமெரிக்கச் செலாவணி விகிதத்தில் அபிவிருத்தி உண்டாயிற்று. 1924 ஜனவரியில் போருக்குமுன் இருந்த பவுன்-டாலர் விகிதம் மீண்டும் வழங்கலாயிற்று. பவுன் நாணயம் தொடர்ந்து திடமாக இருந்தது. எனவே பொன் ஏற்றுமதித் தடையை நீக்கி, அதன் விளைவாகப் பொன் நாணயத் திட்டத்தை (gold standard) மீண்டும் ஏற்படுத்தலாமா என்ற பிரச்சினை முன்னணிக்கு வந்தது.

இப்பிரச்சினையைச் சுருக்கமாகப் பின்வருமாறு கூறலாம்: பவுன் நாணயத்தின் அன்னியச் செலாவணி மதிப்பு குறைந்தால் அதற்கு முன் இருந்ததைவிட அதிகவிலை கொடுத்துத்தான் பிரிட்டிஷ் வணிகர்கள் வெளிநாட்டுப் பொருள்களை இறக்குமதி செய்ய முடியும். போருக்கு முன்னிருந்த நிலைக்குச் செலாவணி விகிதம் திரும்பினால் இறக்குமதியான உணவும், மூலப் பொருள்களும் மலிவாகும். பொன் ஏற்றுமதியை அனுமதித்தால்தானே இந் நிலை ஏற்படும். ஏனெனில் அந்நியச் செலாவணி விகிதம் எதிர்ப்புறம் போவதைப் பொன் ஏற்றுமதி தடுத்துச் சமநிலைக்குக்கொண்டுவரும். ஆனால் மீண்டும் இவ் விகிதம் மறுபடி வெகுநாட்களுக்கு அதிகமாக எதிர்ப்புறம் மாறினால், பொன் இழப்பு மிக அதிகமாக இருக்கும். அதனால் நாட்டின் நிதி நிலைமையின் திண்மை பாதிக்கப்படும். தவிர, பாங்கு நோட்டுகளைத் திருப்பிக் கொடுத்துத்தான் ஏற்றுமதிக்காக இங்கிலாந்து பாங்கின் இருப்பிலிருந்து பொன்னைப் பெறமுடியும். இதற்காக மறுபடி பாங்கு நோட்டுகளை (கருவூல நோட்டுகளைக்கூட) கேட்டவுடன் பொன்னாக மாற்றலாம் என்று விதித்தால் பாங்கின் இருப்பிலிருந்து நிறையப் பொன் வெளிவந்து பொதுமக்களிடையே புழங்கத் தொடங்கலாம். மாற்றமுடியாத காகிதப் பணத்தை வைத்திருப்பது, பொன் இருப்பை இழப்பது ஆகிய இரு பெரும் தீங்குகளுக்கிடையே அவற்றால் பாதிக்கப் படாது எப்படி நிதி நிர்வாகத்தை நடத்துவது என்பதுதான் இப்போது பிரச்சினை.

1925-ல் வந்த பொன் நாணயத் திட்டச் சட்டம் (Gold Standard Act) ஏற்றுமதிக்காகப் பொன்னைக் கட்டிகளாக நோட்டுகளுக்கு மாற்றாகப் பெற அனுமதித்தது. ஆனால் ஒரு சமயத்தில் குறைந்த அளவு நானூறு ட்ராய் (troy) அவுன்ஸ் தூய தங்கமாவது வாங்கிக்

கொள்ளவேண்டும். ஒரு பவுனுக்கு 113 தானிய எடை (grains) தூய தங்கம் என்ற விகிதத்தில் பொன்னின் விலை நிர்ணயிக்கப் பட்டது.[1] எனவே இத்தகைய ஒரு விவகாரத்துக்குக் குறைந்த அளவு 1,700 பவுன் தேவைப்பட்டது. இவ் வேற்பாட்டின்படி அன்னியச் செலாவணி விகிதத்தைச் சீராக்குவதற்குப் பொன் ஏற்றுமதி செய்ய வழி உண்டாயிற்று. அதேசமயம் இங்கிலாந்தில் புழக்கத்திலிருந்த பாங்கு நோட்டுகளும், கருவூல நோட்டுகளும் நடைமுறையில் பொன்னுக மாற்றமுடியாதவையாகவே இருந்தன.

பொன் திட்டத்தைப் போருக்கு முன்னுள செலாவணி விகிதத்தில் மீண்டும் ஏற்படுத்தியது நாட்டின் நிதியமைப்பின் கௌரவத்தை உயர்த்தியிருக்கலாம். ஆனால் அது காலத்துக்கு முந்தியே செய்யப்பட்டுவிட்டது; பல காரணங்களால் டாலரோடு ஒப்பிட்டால் பவுனின் மதிப்பு அதிகமாக நிர்ணயிக்கப் பட்டிருந்தது. இதனால் ஏற்றுமதிகள் குறைந்தன. இறக்குமதி அதிகமாயிற்று. அதனால் உள்நாட்டில் வேலையின்மை அதிகரித்தது. இது சிக்கலான பிரச்சினை; இதுபற்றி ஒரு முடிவுக்குவரப் பல விஷயங்களைக் கருத வேண்டும். எனினும் போருக்குமுன் இருந்த பவுனின் மதிப்பை மீண்டும் அதே நிலையில் வைத்திருந்தது பொருளாதார மந்தத்தை விளைவித்தது என்ற கூற்றை எதிர்க்க ஒரு காரணமும் கூறமுடியாது. செலாவணிச் சமநிலை பெறுவதற்காகத் தொழில், வாணிபம் ஆகியவற்றின் வளத்தை அரசாங்கம் தியாகம்செய்தது. செலாவணிச் சமநிலையும் தொடர்ந்து இருக்கவில்லை. உலகம் முழுவதும் பொருளாதார மந்தம் தோன்றியபோது 1931 செப்டம்பரில் பொன் திட்டம் கைவிடப்பட்டது. பவுன் நாணயத்தின் அன்னிய மதிப்பு விழாமல் தடுக்கப் பொன் ஏற்றுமதி செய்வது நின்றது; நாட்டின் காகிதப் பணம் பொன்னுக மாற்றமுடியாததாகவே இருந்தது.

1928-ல் செலாவணி மற்றும் பாங்கு நோட்டுகள் சட்டப்படி கருவூல நோட்டுகளை இனி வெளியிடுவதில்லை என்றும், அதே மதிப்புள்ள பாங்கு நோட்டுகளை அதற்குப் பதிலாக வழங்குவதென்றும் முடிவாயிற்று. தேவையான நோட்டுகளை வழங்க இங்கிலாந்துப்

[1] இது தூய பொன்னுக்கு அவுன்சுக்கு 85 ஷி. ஆகிறது. பொன்னின் பவுன் மதிப்பு பின்னர் மிகச் செங்குத்தாக உயர்ந்தது. 1957 டிசம்பரில் இங்கிலாந்துப் பாங்கின் விவர அறிக்கைகளில் தூய பொன்னின் விலை அவுன்சுக்கு 249 ஷி. 6 பெ. ஆக மதிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

பாங்கு அனுமதிக்கப்பட்டது.[1] இவ்வாறு மீண்டும் அது நாட்டின் காகிதப்பணம் முழுமைக்கும் பொறுப்பேற்றது. 'கணக்கில்' வைக்கப் பட்டிருந்த பிணைப்புத் தொகை இங்கிலாந்துப் பாங்குக்கு மாற்றப் பட்டது. கருவூல நோட்டுகளின் அப்போதைய நம்பிக்கை வெளியீட் டளவுக்குச் சமமாகத் தன் நோட்டுகளின் நம்பிக்கை வெளியீட்டை உயர்த்திக்கொள்ள பாங்கு அனுமதி பெற்றது. அதன் நம்பிக்கை வெளியீட்டின் வரம்பு இனி 260,000,000 பவுன் எனக் குறிக்கப் பட்டது. ஏற்கெனவே இங்கிலாந்துப் பாங்குக்கு அனுமதிக்கப் பட்டிருந்த 19,750,000 பவுன் நம்பிக்கை வெளியீட்டுடன் (1919 டிசம்பர் 15 ம் தேதி கருவூலக் குறிப்பின்படி) 1928-ல் கருவூல நோட்டு களின் நம்பிக்கை வெளியீடான 245,000,000 பவுனைச் சேர்த்து, அதிலிருந்து சுதந்திர அயர்லந்து (Irish Free State) பிரிட்டனி லிருந்து பிரிந்ததன் விளைவாகப் புழக்கத்திலிருந்து நீங்கிய 5,000,000 பவுன்களைக் கழித்து, வர்த்தகத் தொகையை முழுத் தொகையாக் கியதில் 260,000,000 பவுன் என்ற அளவு உண்டாயிற்று. இவ் வரம்புக்குமேல் பாங்கு வெளியிட்ட நோட்டுகளுக்குப் பொன் பிணை தேவை.[2] ஆனால் அரசாங்கத்தின் அனுமதியுடன் நம்பிக்கை வெளி யீட்டு வரம்பை உயர்த்தலாம் அல்லது தாழ்த்தலம்.

அன்னியச் செலாவணி விகிதத்தின் ஏற்றத் தாழ்வுகளைக் குறைக்க 1932-ல் ஒரு செலாவணி விகிதத்தைச் சமப்படுத்தும் நிதி

[1] ஒரு பவுன், பத்து ஷில்லிங் நோட்டுகளுக்கும் ஐந்து பவுன் அல்லது அதற்கு அதிக மதிப்புள்ள நோட்டுகளுக்கும் இருந்த வேறுபாடு இதுதான்: ஒரு பவுன் பத்து ஷில்லிங் நோட்டுகள் இங்கிலாந்துப் பாங்கின் நோட்டு மாற்றுமிடத்தில் சட்டமுறைப் பணமாகும். பாங்கு தன் ஐந்து பவுன் நோட்டுக்குப் பதிலாக ஒரு பவுன் நோட்டுகளைக் கொடுக்கலாம். ஒரு பவுன் நோட்டும் பணம் கொடுப்பதாக எழுதப்பட்ட வாக்குத்தான்; ஆனால் அதை எதுவாகச் செலுத்துவது என்பதற்கு ஒரு சாதனமும் இல்லை.

[2] 1930க்கு அடுத்த பத்து ஆண்டுகளில் வெளியான பாங்கு - அறிக்கைக்குப் பின்வருவது ஓர் எடுத்துக்காட்டு. அது 1933 ஜூன் 8-ஆம் நாள் வியாழக்கிழமை வெளியாகியது.

வெளியீட்டுத்துறை, 1933 ஜூன் 7

புழக்கத்திலிருந்த நோட்டுகள்	£378,462,948	அரசாங்கக் கடன்	£11,015,100
பாங்குத் துறையி லிருந்த நோட்டுகள்	68,185,736	பிற அரசாங்கப் பத்திரங்கள்	243,586,139
		பிற பத்திரங்கள்	1,751,439
		வெள்ளி நாணயம்	3,647,322
		பொன் நாணயமும் கட்டிகளும்	186,648,684
	£ 446,648,684		£ 446,648,684

(Exchange Equalisation Fund) ஏற்படுத்தப்பட்டது. அதன் மூல தனம் 150,000,000 பவுன். அன்னியச் செலாவணி விகிதத்தின் தாற்காலிகமான ஏற்றத் தாழ்வுகளைச் சமப்படுத்துவது அதன் பணி. பெரிய மாறுதல்களைச் சமாளிப்பது அதன் பணியல்ல. 'லண்டனுக்குள் நிதிப்பணங்கள் வருவதால் தாற்காலிகமாக ஏற்படும் தேவையைச் சமாளிக்கப் பவுனை அது விற்கிறது; லண்டனிலிருந்து திடுமென நிதிப் பணங்கள் வெளியேறினால் (பிராங்குகள் [francs], டாலர்கள் போன்ற) அன்னியச் செலாவணிகளை அது விற்கிறது.' இந் நிதியின் முதல் தொகை 1933-ல் 350,000,000 பவுனாகவும் 1937-ல் 550,000,000 பவுனாகவும் உயர்த்தப்பட்டது. அதன் நிலை பற்றிய அறிக்கை ஒன்று ஆறு மாதங்களுக்கொருமுறை வெளியிடப்பட்டது. 1938-ல் அந் நிதி நிறையப் பொன்னையிழந்தது. (அப்போது செலாவணி விகிதம் இங்கிலாந்துக்குப் பாதகமாக இருந்தது. பவுனின் மதிப்பை விழாது காக்கப் பொன் நிறைய வெளியேறியது.) 1939-ன் தொடக்கத்தில் இங்கிலாந்துப் பாங்கின் இருப்பிலிருந்து 200,000,000 பவுன் பொன்னை எடுத்து, அந் நிதியில் சேர்த்து அதை அரசாங்கம் பலப்படுத்தியது. 1939 செப்டம்பரில் போர் மூண்டபோது இங்கிலாந்துப் பாங்கியின் வெளியீட்டுத் துறையிலிருந்த பொன் அனைத்தும் செலாவணி விகிதச் சமன்பாட்டு நிதிக்கு மாற்றப்பட்டது. அதிலிருந்து, செலாவணிச் சமன் நிதி தோன்றுமுன் ஏற்பட்டது போலச் செலாவணி விகித மாற்றங்கள் இங்கிலாந்து பாங்கின் பொன் இருப்பைப் பாதிக்கவில்லை.

1939 ஜனவரியில் பாங்கின் இருப்பிலிருந்து 200,000,000 பவுனுக்குப் பொன்னை எடுத்துவிடவே அவ்விருப்பு 326,000,000 பவுனிலிருந்து 126,000,000 பவுனாகக் குறைந்தது. (1938 டிசம்பர் 31 ஆம் தேதி இருந்த அளவான) 230,000,000 பவுனிலிருந்து 400,000,000 பவுனாகத் தன் நம்பிக்கை வெளியீட்டை உயர்த்த இங்கிலாந்துப் பாங்கு அனுமதிக்கப்பட்டது. ஆனால், இன்னமும் அங்காடி விலைக்கு மிகவும் குறைவாக, தூய பொன்னுக்கு அவுன்சுக்கு 84 ஷி. 11 பெ. விகிதத்திலேயே, பொன் மதிப்பிடப்பட்டது. 1939-ன் தொடக்கத்தில் நிறைவேறிய செலாவணி மற்றும் பாங்கு நோட்டுகள் சட்டம் இங்கிலாந்துப் பாங்குக்கும் கருவூலத்துக்கும் அங்காடி விலைக்குச் சரியாக இருப்புப் பொன்னை மதிப்பிட உரிமை அளித்தது. 1939 மார்ச் முதல் நாள் தூய பொன்னின் அங்காடி விலை அவுன்சுக்கு 148 ஷி. 5 பெ. எனவே பொன் இருப்பின் மதிப்பு 126,000,000 பவுனுக்குப் பதில் 226,000,000 பவுன் என்று உயர்த்திக் கணக்கிடப்பட்டது. ஆகையால் அனுமதிக்கப்பட்ட நம்பிக்கை வெளியீடு 400,000,000 பவுனிலிருந்து 300,000,000 பவுனாகக் குறைக்கப்பட்டது.

1939 செப்டம்பரில் பாங்கின் பொன் இருப்பைச் செலாவணிச் சமன்பாட்டு நிதிக்கு மாற்றிய பின்னர், இங்கிலாந்து பாங்கிடம் பெயருக்கு ஒரு சிறிது பொன்தான் இருந்தது. மாற்றப்பட்ட பொன்னின் அளவுக்கு நம்பிக்கை வெளியீட்டு வரம்பு உயர்த்தப் பட்டது; 300,000,000 பவுனிலிருந்து 580,000,000 பவுளுக அது உயர்த்தப்பட்டது. அடுத்த சில ஆண்டுகளில் போர்ச்செலவு மிகவும் அதிகமாக இருந்ததால் பணத்தின் வெளியீடும் அதிகரிக்கப்பட்டது. சில மாதங்களுக்கு ஒரு முறை நம்பிக்கை வெளியீடு (சாதாரணமாக ஐம்பதைம்பது மிலியன் பவுன்களாக) உயர்த்தப்பட்டுக்கொண்டே வந்து, 1947 டிசம்பரில் 1,450,000,000 பவுளுக நின்றது.[1] 1948-ன் முதற்சில வாரங்களில் மூன்று முறை அதில் 50,000,000 பவுன் குறைக் கப்பட்டது. 1948 மார்ச்சில் அது 1,300,000,000 பவுளுக நின்றது. அதன் பிறகு நம்பிக்கை வெளியீட்டில் ஏற்பட்ட மாற்றங்களையெல் லாம் இங்கு விவரிக்கத் தேவையில்லை. அவற்றுள் பெரும்பாலான தடவை ஒரு சமயத்தில் 50,000,000 பவுன் அதிகமாகும் அல்லது குறையும். சில சமயம் 25,000,000 பவுன் மாற்றமும் செய்யப்பட்டது. 1954ஆம் ஆண்டின் செலாவணி மற்றும் பாங்கு நோட்டுகள் சட்டம் நம்பிக்கை வெளியீட்டை 1,575,000,000 ஆக நிர்ணயித்தது. ஆனுல், இங்கிலாந்துப் பாங்கு கோரினுல் நிதி அமைச்சகம் அதை மாற்றலாம். 1957 டிசம்பரில் நம்பிக்கை வெளியீட்டளவு 2,150,000,000 ஆக இருந்தது. மிக அதிகமாகப் பணப்புழக்கம் ஏற்பட்டது போருக் குப் பின் விலை வாசிகள் உயர்ந்ததற்கு ஒரு காரணம் ஆகும். இது அடுத்த அதிகாரத்தின் முகவுரையில் விவரிக்கப்படுகிறது.

[1] *1939 - 45 போருக்குப் பிற்காலத்தில் பாங்கின் விவர அறிக்கைக்கு 1947 ஆகஸ்டு 21ஆம் நாள் வியாழக்கிழமை வெளியான பின்வரும் அறிக்கை எடுத்துக் காட்டு :*

வெளியீட்டுத் துறை, 1947 ஆகஸ்டு 20.

புழக்கத்திலுள்ள நோட்டுகள்	1,399,417,392	அரசாங்கக் கடன்	11,015,100
பாங்குத் துறையிலுள்ள நோட்டுகள்	50,830,440	பிற அரசாங்கப் பத்திரங்கள்	1,438,371,403
		பிற பத்திரங்கள்	605,274
		பொன்னில்லாத பிற காசுகள்	8,223
		நம்பிக்கை வெளியீடு	1,450,000,000
		பொன் காசும் கட்டியும்	247 883
	£ 1,450,247,883		£ 1,450,247,883

பொற்கட்டிகள் தூய பொன் அவுன்ஸ் 172 ஷி. 3 பெ. ஆக மதிப்பிடப் பட்டுள்ளன.

1947 ஜனவரியிலிருந்து பிரிட்டனின் வெள்ளி நாணயங்கள் சிறிது சிறிதாகப் புழக்கத்திலிருந்து நீக்கப்பட்டன. அதற்குப் பதில் முக்கால் பாகம் செம்பும், கால் பாகம் நிக்கலும் கொண்ட செப்பு-நிக்கல் (cupro-nickel) நாணயங்கள் வழங்கப்படுகின்றன. பழைய வெள்ளி நாணயங்களின் மதிப்பு, அளவு, எடை ஆகியவற்றையே இவையும் கொண்டுள்ளன. புது நாணயங்கள் பழையவற்றை அடியோடு மாற்றச் சில காலம் செல்லும். அதுவரை இரண்டும் புழக்கத்திலிருக்கும். 1914 - 18 போருக்குப்பின் நாட்டின் பொற்காசுகள் புழக்கத்திலிருந்து மறைந்தன. 1939 - 45 போருக்குப்பின் வெள்ளிக்காசுகளுக்கு அக் கதி வந்தது.

இதுவரை கூறியதிலிருந்து பல காலமாக இங்கிலாந்துப் பாங்குக்கும் கருவூலத்துக்கும் நெருக்கமான உறவு இருந்தது என்பது புலனாகிறது. 1946 தொடக்கத்தில் இங்கிலாந்துப் பாங்கை அரசாங்கம் மேற்கொண்டது. இதன் விளைவாக பாங்குக்கும் கருவூலத்துக்கும் உள்ள உறவு சிறிதும் மாறவில்லை. சாதாரண நடைமுறையில் எத்தகைய வித்தியாசமும் இல்லை எனலாம். பாங்கின் கவர்னரான காட்டோ பிரபு (Lord Catto) கூறியபடி பாங்கைத் தேசீய மயமாக்கிய சட்டம் 'பல நாட்களாக வழக்கமாக இருந்ததற்குச் சட்ட பூர்வமான அதிகாரத்தை அளித்தது.'

31. பொது விலை ஏற்றத்தாழ்வு

(General Price Movements)

[இங்கிலாந்தில் விலை ஏற்றத்தாழ்வு மாறியதுபற்றிய வரலாற்றை விவரிக்குமுன் விலைகள் நிர்ணயமாவதைப் பற்றிய கோட்பாடுகளை ஓரளவுக்குக் கூறவேண்டும். அவற்றுள் முக்கியமானவற்றைக் குறிப்பிடத்தான் இங்கு இடமுள்ளது. விலை நிர்ணயக் கோட்பாடு களை விவரமாக அறிய விரும்புவோர் அதற்கேற்ற பொருளாதார நூல் களைப் படிக்கவேண்டும்.]

1914-18-ல் நடந்த போர் உலக நாடுகளின் செலாவணி அமைப் பில் பின்வரும் விளைவுகளை ஏற்படுத்தியது. போரின் விளைவுகளில் இவை முக்கியமானவை. நாணயங்களின் மதிப்பு உயர்ந்ததாலும் தாழ்ந்ததாலும் விலையில் தீவிரமான மாற்றங்கள் ஏற்பட்டன. பொன் திட்டம் மீண்டும் மேற்கொள்ளப்பட்டுக் கைவிடப்பட்டது. போர்க் கடன்களாலும் போர் நஷ்ட ஈட்டாலும் கடனளி நாடுகள், கடன் கொடுத்திருந்தவை ஆகியவற்றின் நிலை மாறியது. புதுச் சூழ்நிலை யைப் பற்றிப் போருக்கு முந்திய நிதித்துறைக் கோட்பாடுகளைக் கொண்டு சரியான முடிவுகளுக்கு வரமுடியவில்லை. பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டிலும் விலைகள் ஏறி இறங்கின. இது பின்னர் விவரிக்கப் படுகிறது. இருந்தபோதிலும், போருக்குப் பின்னுள்ள காலத்தோடு ஒப்பிடும்போது பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் விலை வாசிகள் நிலை யாக இருந்தன எனலாம். போருக்குப்பின் வேகமாகவும் அதிக மாகவும் விலைகள் மாறின. விலை மாற்றத்தின் காரணங்களைக் கூறு வதும் எளிது.

1816 முதல் 1914 வரை பிரிட்டனின் செலாவணி முறை பொன்னை அடிப்படையாகக் கொண்டிருந்தது.[1] நாட்டில் பல வகைப் பணம் உபயோகிக்கப்பட்டது; பொற்காசுகள்[2] பாங்கு நோட்டுகள், செக்குகள், பாங்கு டிராப்டுகள், உண்டியல்கள் இவை அனைத்தும் பணமாகச் செலுத்தப்பட்டன. ஆனால், இவை அனைத்தும் பொன்னோடு தொடர்பு கொண்டிருந்தன. இவற்றையெல்லாம் பொன்னாக மாற்ற முடியும் என்று கொள்ளலாம்.[3] இந்தப் பணப் பத்திரங்களை வைத்துக்கொண்டிருந்தவர்களனைவரும் ஒரே நாளில் தம் செக்குகளுக்கும், உண்டியல்களுக்கும் நோட்டுகளுக்கும் பொன்னைக் கோரினால் அதற்கு பாங்குகள் தரவேண்டிய அளவு பொன் இங்கிலாந்துப் பாங்கின் வசம் இல்லை. இதுபோல எல்லாரும் எப்போதும் பொன்னைக் கேட்டதில்லை. அதுபோல ஏதாவது படை எடுப்பு தொடங்கலாம் என்ற அடையாளம் தோன்றினாலே இங்கிலாந்துப் பாங்கு தன் பொன் இருப்பைப் பாதுகாக்க வேண்டிய முறைகளைக் கையாளும்; அவ்வாறு உண்மையில் கையாளவும் செய்தது. இருப்பினும் எப்போதாவது நோட்டு வைத்திருப்பவர்கள் பொன்னைத் தரச்சொல்லிக் கேட்கலாமாதலின் அத்தகைய கோரிக்கைகளைப் பூர்த்தி செய்யவேண்டிய அளவுக்கு இங்கிலாந்துப் பாங்கு பொன்னை வைத்திருக்க வேண்டியிருந்தது. புழக்கத்தில் உள்ள நோட்டுப் பணத்துக்குக் கையிலுள்ள பொன் இருப்பு ஒரு குறிப்பிட்ட விகிதத்துக்குக் குறையாமல் பார்த்துக் கொள்ள வேண்டியிருந்தது. பொன் இருப்பு அதிகமானால் நோட்டு வெளியீட்டை அதிகரிக்கலாம். பொன் இருப்பு குறைந்தால் நோட்டு வெளியீட்டையும் குறைக்கவேண்டும். இதனின்று புழக்கத்தில் அல்லது பாங்கு இருப்பில் உள்ள பொன்னின் அளவைப் பொறுத்து நோட்டு வெளியீடு அமைந்தது என்பது தெரிகிறது.

ஒரு பொருளின் விலை என்பது அதன் மதிப்புக்கும் ஒரு குறிப்பிட்ட அளவு பொன்னின் மதிப்புக்கும் உள்ள விகிதமாகும். பிரிட்டனில் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் பொன்னின் குறிப்பிட்ட அந்த அளவு ஒரு பவுனாகும் (சவரன் - Sovereign). இது கால் அவுன்சை விடச் சிறிது எடை அதிகமாக உள்ள ஒரு 22 காரட் நாணயமாகும். ஒரு பொருளின் விலை ஒரு பவுன் என்றால் அதன் மதிப்பும் இக் குறிப்பிட்ட அளவு பொன்னின் மதிப்பும் ஒன்று என்று பொருள்.

[1] சில நாடுகளில் வெள்ளியின் அடிப்படையில் இருந்த பண முறை வழங்கியது. முற்காலத்தில் சில நாடுகள் வெள்ளி, பொன் ஆகிய இரு உலோகங்களோடும் பணத்தைப் பிணைத்திருந்தன. அது இரட்டை உலோக நாணய முறை.

[2] வெள்ளியும், வெண்கலமும் ஒப்பு நாணயங்கள்: (token coinage) அவை சிறு செலுத்தல்களுக்குப் பயனாகின்றன. ஒரு வரம்பு வரைதான் அவை சட்டமுறைப் பணமாகும்.

[3] இந்நூல் எழுதும்போது இங்கிலாந்து பொன் திட்டத்திலிருந்து விலகி விட்டது. இப்போது நாட்டின் காகிதப் பணத்தைப் பொன்னாக மாற்றமுடியாது.

பரிவர்த்தனைக்குத் தயாராக உள்ள பொருள்கள் மற்றும் வசதிகளின் மொத்த அளவுக்கும் புழக்கத்திலுள்ள மொத்தப் பணத்தின் அளவுக்கும் உள்ள விகிதப்படி விலை ஏற்றத்தாழ்வுகள் நிர்ணயமாகின்றன.

விலை என்பது தனியான கோட்பாடு அல்ல. இரு காரணிகளுக்கிடையான விகிதம் அது. ஆகையால் அவ்விரண்டில் எது மாறினாலும் விலை மாறும். உற்பத்தி பெருகினாலும், பணப் புழக்கம் குறைந்தாலும் விலைகள் விழும். உற்பத்தி குறைந்தாலும் பணப் புழக்கம் அதிகமானாலும் விலைகள் உயரும்.

எல்லா விலைகளும் ஒரே சமயத்தில் ஒரே விகிதத்தில் மாறுவதில்லை. சில பொருள்களின் விலைகள் அடிக்கடி மாறுகின்றன; அநேகமாகத் தினமும் மாறுகின்றன. அப்பொருள்கள் சம்பந்தப்பட்ட விசேஷமான அல்லது தாற்காலிகமான காரணங்களால் இம் மாறுதல்கள் ஏற்படலாம். நல்ல அறுவடை கிடைத்தால் கோதுமையின் விலையும் ரொட்டியின் விலையும் விழும்; அதே சமயம் உலகின் ஏதாவதொரு பகுதியில் கால்நடை நோய் தோன்றினால் மாட்டிறைச்சியின் விலை உயரலாம். பருத்தி ஆடைக்குப் பதில் செயற்கைப்பட்டு உபயோகிப்பது போன்று உடை பாவனைகளில் மாற்றம் ஏற்பட்டால் அவ்விரு பொருள்களின் விலையும் மாறும். சில குறிப்பிட்ட பொருள்களின் விலையை மட்டும் பாதிக்கும் சந்தர்ப்பங்களால் பொது விலை ஏற்றத்தாழ்வின் நிலை அதிகம் பாதிக்கப்படுவதில்லை.

இத்தகைய விசேஷ மாறுதல்களைத் தவிர, விலைகள் அனைத்தும் பொதுவாகச் சில சமயம் ஏறும், சில சமயம் குறையும். அப்பொழுதும் எல்லா விலைகளும் ஒரே மாதிரி மாறாது. விலைகள் உயரும்போது சில பொருள்களின் விலைகள் பிறவற்றின் விலைகளைவிட வேகமாக உயரும்; அதேசமயம் சிலவற்றின் விலை விழவும் கூடும். அதேபோல, விலை வாசிகள் குறையும்போது சிலவற்றின் விலைகள் பிறவற்றைவிட வேகமாக விழும்; சிலவற்றின் விலை இறங்காமலே இருக்கலாம். சில விதிவிலக்குகள் இருந்தபோதும், பொது விலை வாசிகளில் ஏற்படும் மாற்றத்தைப் பணத்தின் மதிப்பில் ஏற்படும் மாற்றத்தின் விளைவாகக் கருதலாம். (முன்னர் இருந்ததுபோல், பணம் பொன்னோடு தொடர்பு கொண்டிருந்தால் பொன்னின் மதிப்பு மாறினால் விலை வாசி மாறும் எனலாம்.)

பொது விலைவாசிகள் பற்றிய இம் முடிவுகளைச் சுருக்கமாகக் கூறினால், பணத்தின் அளிப்புக்கும் தேவைக்கும் உள்ள விகிதத்தைப் பொறுத்து விலை நிர்ணயமாகின்றன எனலாம். புழக்கத்திலுள்ள செலாவணிதான் பணத்தின் அளிப்பு. (முன்னர் இதன் அளவு புழக்கத்திலும் இருப்பிலும் இருந்த பொன்னின் அளவைப் பொறுத்

திருந்தது.) விற்பனைக்குத் தயாராக உள்ள பொருள்கள், வசதிகள் ஆகியவையே பணத்தின் தேவையைக் குறிக்கின்றன. இக்கோட்பாடு பொதுவாகத் தவறென்று யாரும் கூறமுடியாது. ஆனால், பிற சந்தர்ப்பங்கள் எவையும் மாறவில்லை என்பது இங்குக் கொள்ளப்படு கிறது. உதாரணமாகப் பணம் எவ்வளவு வேகமாகக் கைமாறுகிறது என்பதைக் கவனிக்கவேண்டும்; பணத்தின் அளவு அதிகமானல் என்ன விளைவு ஏற்படுமோ அதுவே பணத்தின் புழக்கவேகம் அதிக மானுலும் ஏற்படும்; மக்கள் தொகையின் அளவும் விலை மாற்றத்துக்கு ஒரு காரணம் ஆகும். மக்கள் தொகை அதிகரித்து, அதே சமயம் அதே விகிதத்தில் பணத்தின் அளவு அதிகரிக்காவிட்டால், மொத்தப் பண அளவு குறைந்தால் என்ன விளைவு உண்டாகுமோ அதுவே ஏற்படும். ஏனெனில் அப்போது சராசரி ஒரு நபர் வைத்துள்ள பண அளவு குறைகிறது. மக்கள் தொகையின் அடர்த்தியையும் கவனிக்க வேண்டும். கிராமம், நகரம் இவற்றின் மக்கள் தொகைகளின் விகிதம் மாறினுல் விலைகள் மாறும்; ஏனெனில் பட்டணத்தில் கிராமத்தில் உள்ளதைவிட வேகமாகப் பணம் செலவிடப்படுகிறது.

விலைகளின் வரலாற்றை ஆராய்வதின் முக்கியத்துவம் பெரும் பாலும் பொது விலை வாசிகள் மாற்றத்தின் விளைவுகளை ஆராய்வதில் தான் உள்ளது. இவ்விளைவுகள் சிலவற்றை இங்குக் கூறலாம்; அதன் பின்னர் பல்வேறு காலங்களில் அவை எப்படி ஏற்பட்டன என்பதைப் பார்க்கலாம். விலை வாசிகள் மாறுவதால் என்ன அநியாயம் ஏற்படு கிறது என்பதை முதலில் கருத வேண்டும். பணம் பல பணிகளைச் செய்கிறது. அவற்றில் ஒன்று மதிப்பின் சேமிப்பாகப் (Store of value) பணியாற்றுவது. தன் உழைப்பினுல் ஒரு மனிதன் நூறு பவுன் சம்பாதித்தால் அவனது முயற்சிக்கு ஈடாக நூறு பவுன் மதிப்புடைய பொருள்கள், வசதிகள் அல்லது அவை இரண்டும் சமூகத்திலிருந்து பெறும் உரிமையை அவன் பெறுகிருன். அவன் இவற்றை உடனடி யாகப் பயன்படுத்த விரும்பாமல் இருக்கலாம்; தன் முதுமைப் பருவத் திற்காக இவற்றை அவன் சேமித்து வைக்கலாம். ஆனல் நாளடை வில் பணத்தின் மதிப்பு மாறக்கூடும்; பொது விலைவாசிகள் உயரலாம், அல்லது தாழலாம். முதலில் கூறிய நிலை ஏற்பட்டால் அவனுக்கு நியாயமாகக் கிடைக்கவேண்டியதைவிடக் குறைவாகவே அவனுக்குப் பொருள்கள் கிடைக்கும். விலைகள் விழுந்தாலோ, நியாயமாகக் கிடைக்கவேண்டியதைவிட அதிகம் கிடைக்கும். இரு நிலைமை களிலும் அநியாயம் ஏற்படுகிறது. அவனே அல்லது பொதுவாகச் சமூகமோ ஓரளவுக்கு வருந்தவேண்டியிருக்கிறது. லட்சியமாக அமைக்கப்பட்ட சமூகத்தில் விலை மாற்றங்கள் இரா.

[1] இவ்வதிகாரத்தில் வேறு இடத்தில் கூறியுள்ளபடி தேசீயக் கடனின் உண்மையான சுமை 1920 ஆம் ஆண்டைவிட 1938 ஆம் ஆண்டில் அதிகமாக இருந்தது. 1938 ஆம் ஆண்டில் விலை வாசிகள் 1920-ல் இருந்ததைவிடக் குறைவு

எல்லா விலைகளும் ஒரே அளவாக உயர்ந்தாலோ, விழுந்தாலோ ஒரு கஷ்டமும் இருக்காது. தெய்வாதீனமாக எல்லா விலைகளும், ஊதியங்களும், கடன்களும் ஒரேயடியாக இரட்டித்தன என்று வைத்துக் கொள்வோம்; அதனால் யாருக்கும் நன்மையோ தீமையோ நேராது; ஆனால், இவ்வாறு எப்போதும் நேருவதில்லை. சில விலைகள் பிறவற்றைவிட அதிகமாகவும் விரைவாகவும் உயருகின்றன; பொதுவாக விலை ஏற்றத்தாழ்வுகளைவிட ஊதியங்கள் மெதுவாக உயருகின்றன; அவற்றைவிட மெதுவாகக் குறைகின்றன.[1] வாடகைகள்,[2] அடமான வட்டிகள் போன்ற மாருத செலவுகள் செய்வோர் விலைகள் உயர்ந்தால் நன்மை அடைகின்றனர். (மேற்கூறிய காரணத்தினால்) கூலி சம்பாதிப்போருக்கு விலைகள் உயர்ந்தால் கஷ்டம். அதே போல வழக்கத்தினால் கட்டணங்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள கற்ற தொழில்களில் ஈடுபட்டுள்ளோரும் (Professionals) வட்டி விகிதம் நிர்ணயிக்கப்பட்ட பத்திரங்களை வைத்திருப்போரும்கூட விலைவாசிகள் உயர்ந்தால் நஷ்டமடைகின்றனர். விலைகள் விழுந்தால் இவ்வர்க்கத்தினருக்கு நேரெதிரான விளைவுகள் உண்டாகின்றன.

உயரும் விலைகள் தொழில் வளர்ச்சிக்கு நல்லவை எனக் கருதப்படுகின்றன. விலை உயர்ந்தால் எதிர்காலம் நன்ருக இருக்கும் என்ற எண்ணம் தோன்றுகிறது; புது நிறுவனங்களும் புது வாணிப முறைகளும் தோன்றுகின்றன. ஏற்கெனவே ஸ்தாபிக்கப்பட்ட தொழில்களில், ஆலையை நிர்வகிக்கும்போது அதன் அதிபர் அடுத்த ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்துக்கு மூலப் பொருள்கள், ஊதியம் ஆகியவற்றுக்கான செலவும், பிற மேற் செலவுகளும் எவ்வளவு இருக்கும் என்பதையும் ஆலையின் உற்பத்தியை விற்ருல் என்ன கிடைக்கும் என்பதையும் மதிப்பிடுகிருர். இவ்விரு தொகைகளுக்கும் உள்ள வித்தியாசமே அவர் எதிர்பார்க்கும் இலாபமாகும். விலைகள் உயர்ந்து வரும் போது இம் மதிப்பீடுகள் செய்யப்படும் காலம் ஓரளவு நீடிக்கிறது; அதாவது, விலைவாசிகள் ஒரு குறிப்பிட்ட நிலையில் உள்ள போது மூலப் பொருள்கள் வாங்கப்படுகின்றன. உற்பத்தியோ, விலைவாசிகள் மேலும் உயர்ந்தபின் அப்பொருள்கள் விற்கப்படுகின்றன. ஆகையால் எதிர்பார்த்த அளவுக்குமேல் இலாபம் கிடைக்கும். இத்தகைய சூழ் நிலையில் உற்பத்தியாளர்கள் தம் உற்பத்தியைப் பெருக்க முற்படுவர். தம் எந்திரங்களை அவர்கள் முழு நேரமும் ஓட்டுவர்; நிறையத் தொழிலாளர்களை வேலைக்கமர்த்துவர். அவர்களிடம் அதிகக்

[1] ஊதிய நிர்ணயமும் பல காரணங்களைப் பொறுத்திருக்கிறது; இக் கூற்றுகள் எப்போதும் சரியெனக் கூறமுடியாது.

[2] அவர்களது விடுதலை வாரங்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்ட காலத்திலிருந்து விலைகள் கணிசமாக உயர்ந்ததால் படிக்காரர்கள் மிகவும் நன்மை அடைந்தார்கள் என்பது முன்னெரு அதிகாரத்தில் சுட்டிக் காட்டப்பட்டது. 4-ஆம் அத்தியாயத்தைப் பார்க்கவும்.

கூலிகொடுத்து அதிக நேரமும் வேலை வாங்குவர். உடனடியாக விற்பதற்காக மட்டுமன்றிப் பொருள்களை ஓரளவு இருத்தி வைக்கவும் உற்பத்தி நடக்கும். ஏனெனில் விலை உயர்வு தொடர்ந்து நடந்தால் தம் இருப்புக்கு (stock) ஓரிரு ஆண்டுகளில் மேலும் அதிக விலை கிடைக்கும். அதனால் வரும் இலாபம் அதற்காக வாங்கிய பாங்குக் கடன் வட்டியைவிட அதிகமாக இருக்கும். இதனால் நிறைய வேலை வாய்ப்புகள் ஏற்படும். தாற்காலிகமாக விலைகள் ஊதியத்தைவிட அதிகரிக்கும் கஷ்டத்தை இது ஓரளவுக்கு ஈடுசெய்யும். உழைப்பாளிகளுக்கு இவ்வாறு தேவை அதிகரிப்பதால் அவர்களது ஊதியம் இறுதியில் அதிகமாகிறது. அதனால், விலை உயர்வினால் தொழிலாளிக்கு ஏற்பட்ட நஷ்டத்தில் ஒரு பகுதியை இது ஈடு செய்கிறது.

விலைகள் விழுந்தால் தொழில் வளர்ச்சி குறையும் என்பது உண்மையாக இருக்கவேண்டியதில்லை. விலைகள் விழுந்தால் தொழிலதிபர்கள் எதிர்பார்த்ததைவிட அவர்களது உற்பத்தியின் விலை குறையும் என்பதும், விலைகள் செங்குத்தாக விழுந்தால் அவர்களது இலாபம் அடியோடு மறையும் என்பதும் எதிர்பார்க்க வேண்டியவையே. அவரது உற்பத்தி அளவு குறையும்; சில தொழிலாளர்களை அவர்கள் வேலையினின்று நீக்குவர். வேறு சிலர் குறைந்த நேரத்துக்கு வேலை செய்வர். இவை விலை வீழ்ச்சியின் உடனடியான விளைவுகள். ஆனால், விலைகள் தொடர்ந்து விழுந்து கொண்டேயிருந்தால் வறிதே தாமும் உற்பத்தியைக் குறைப்பது போன்ற முறைகளைக் கையாளாது வேறு வழிகளைக் கடைப்பிடித்து இலாபத்தைப் பெருக்க ஆலை முதலாளிகள் முயல்வர். உற்பத்தி முறைகளை அவர்கள் திருத்தியமைப்பர். திறன் குறைந்த எந்திரங்களை எடுத்துவிட்டுப் புத்தம் புதியவற்றைப் பொருத்துவர். மேற்செலவுகளை ஆராய்ந்து குறைப்பர். புது முறைகளைக் கையாளுவர். உற்பத்தியைத் திறமையாகவும், குறைந்த செலவிலும் செய்ய எல்லா முயற்சிகளையும் மேற்கொள்ளுவர். ஆகையால், நாளடைவில் உயரும் விலைகளைவிடக் குறையும் விலைகளே உற்பத்தியை அதிகம் ஊக்குவிக்கக் கூடும் எனக் கூறலாம்.

பொது விலை வாசிகளின் மாற்றத்தைக் குறியீட்டு எண்களைத் (index numbers) தயாரித்து அளக்கின்றனர். ஒன்றோடொன்று தொடர்பில்லாத[1] பல பொருள்களின் விலைகள் சேகரிக்கப்பட்டுச்

[1] பட்டியலில் உள்ள பொருள்கள் ஒன்றோடொன்று தொடர்பு கொண்டிருக்கக் கூடாது என்பதில் முக்கியம். ஒத்த பொருள்கள் பலவற்றைப் பட்டியலில் சேர்த்தால் அது சமநிலை பெற்றதாக இராது. அதன் முடிவுகளை நம்ப முடியாது.

சேர்க்கப்படுகின்றன. இவ்வாறு மாதா மாதமோ ஆண்டுதோறுமோ அதைவிட அதிக காலத்துக்கோ குறி எண்களைத் தயாரித்து அவற்றை ஒப்பிடுகின்றனர். இவ்வாறு கணக்கிடப்பட்ட ஒரு தொகையை அளவாக வைத்து, அதோடு பிறவற்றை ஒப்பிடுகின்றனர். அந்த அளவுத் தொகைக்கு 100 என்ற எண் அளிக்கப்படுகிறது. அப்படியாயின் பிற காலங்களின் விலை நிலை எவ்வளவு என்பதை எளிதில் கணக்கிடலாம். இச் சாதனத்தினுல் விலைகளின் ஏற்ற இறக்கத்தின் அளவை மதிப்பிடலாம். ஆனுல் பல்வேறு மாவட்டங்களில் பல்வேறு விலைகள் வழங்குகின்றன. பொருள்களின் தரமும் காலத்துக்குக் காலம் மாறுபடுகின்றது. இதனுல் பொருள்களை நியாயமாக ஒப்பிடமுடியவில்லை. நடை உடை பாவனைகள் மாறுவதால் சில பொருள்களின் உற்பத்தி நின்று விடுகின்றது. புதுப் பொருள்கள் ஆண்டுதோறும் கண்டு பிடிக்கப்படுகின்றன. இக் காரணங்களால் மிக நெடுங்காலத்துக்கு விலைகளை ஒப்பிடுவதற்குக் குறியீட்டு எண் முறை போதாது. ஊதியம் உயர்வது தாழ்வது ஆகியவற்றை அளிக்கவும் இது முழுதும் திருப்திகரமான சாதனம் அல்ல. எனினும் விலை ஏற்றத் தாழ்வு மாற்றங்களை அளக்க இதைவிடச் சிறந்த முறையை இன்னும் கண்டுபிடிக்க முடியவில்லை.

பத்தொன்பதாம் நூற்ருண்டுக்கு முன்னர் குறியீட்டு எண்கள் கண்டுபிடிக்கப்படவில்லை. [முதன்முதலில் இத்தகைய எண் ஒன்றைக் கணக்கிட 1798-ல் சர் ஜார்ஜ் ஷக்பரா எவலின் (Sri George Shuckburgh- Evelyn) முயன்ருர்.] பத்தொன்பதாம் நூற்ருண்டின் பின் பாதியில்தான் அவை எல்லா இடத்திலும் பயன்பட்டன. ஆகையால் பத்தொன்பதாம் நூற்ருண்டிலும், இருபதாம் நூற்ருண்டிலும் விலைவாசிகளின் மாறுதல்களைப் பற்றி நமக்கு நிறைய விவரம் கிடைக்கிறது; ஆனுல் அதற்கு முந்திய காலத்தைப் பற்றி விலை விவரங்கள் மிகக் குறைவாகவே நமக்குத் தெரியும்.]

அடிக்கடி இந் நூலில் கூறப்பட்டுள்ளதுபோல் இடைக்காலத்தின் பொருளாதார நடவடிக்கையில் பெரும்பகுதியும், பணத்தின் அடிப்படையில் நடக்கவில்லை. இடைக்காலத்தின் இறுதியில் தான் தினசரி விவகாரங்களில் பணம் எங்கும் பயன்படலாயிற்று. பட்டணங்களில், முக்கியமாக, அங்காடிகளிலும் திருவிழாச் சந்தைகளிலும் பணம் பயன்படுத்தப்பட்டது. இடைக் காலத்தில் தொடர்ந்து விலைகளைப்பற்றிய முழுவிவரங்களைப் பதிவு செய்து வைக்கவில்லை. எனவே, அக்காலத்துக்கு நம்பிக்கையான குறியீட்டு எண்களைத் தயாரிப்பது இயலாது.

இடைக்கால விலைகள்[1] ஒரு புறம் மாறாமல் இருந்தன; மறுபுறம் கடுமையாக மாறின. இப்புதிரை விளக்குவது எளிது. பொது விலை நிலையைப் பாதிக்குமாறு எதுவும் அப்போது ஏற்படவில்லை. புழக்கத்திலிருந்த பண அளவு, நெடுங்காலங்களை எடுத்துக் கொண்டாலும், அதிகம் மாறவில்லை. அது சிறிது அதிகரித்திருந்தாலும், அதற்கு ஈடாக மக்கள் தொகையும் சிறிது அதிகரித்தது. உற்பத்தி அளவும் நிறைய அதிகரிக்கவில்லை. மக்கள் தொகை, பணம், உற்பத்தி இவை எதுவுமே மாறாததால் பொது விலைவாசி நிலை நெடுங்காலத்துக்கு மாறாது இருந்தது. மேலே குறிப்பிட்ட கடுமையான மாறுதல்கள் தலவிலைகளையும், பருவத்துக்குப் பருவம் விலை மாறியதையும் குறிக்கின்றன. போக்கு வரத்து வசதிகள் அப்போது மிகக் குறைவே. ஆகையால் அந்தந்த இடங்களில் அறுவடைகள் நிறையவோ, குறைவாகவோ இருந்தால் விலைகள் தாற்காலிகமாக நிறைய இறங்கின அல்லது ஏறின. ஆனால் இந்த ஏற்ற இறக்கம் பொது விலைவாசி நிலையைச் சிறிதும் பாதிக்கவில்லை.

பதினான்காம் நூற்றாண்டின் மத்தியிலிருந்து பொதுவிலை ஏற்றத் தாழ்வின் மாற்றங்களில் சிலவற்றை அறிய முடிகிறது. நூறாண்டுப் போரில் இங்கிலாந்து வெற்றிகள் பெற்றதும் பிடிக்கப்பட்ட பிரெஞ்சுப் பிரபுக்களுக்கும் திருவீரர்களுக்கும் கிடைத்த விடுதலைப் பணம் இங்கிலாந்தில் பணப் புழக்கத்தை அதிகரித்தது. பெருங் கொள்ளை நோயால் மக்கள் தொகை குறைந்தது; அதனால் பொருள் உற்பத்தி குறைந்தது. இவ் விரு காரணங்களால் பதினான்காம் நூற்றாண்டின் பின்பாதியில் விலைகள் உயர்ந்தன. விலைகளைவிட ஊதியங்கள் (அதாவது, உழைப்பின் விலைகள்) அதிகம் உயர்ந்ததாகத் தோன்றுகிறது. பதினைந்தாம் நூற்றாண்டில் விலைகள் உயரவில்லை; ஆனால் ஊதியம் உயர்ந்தது.

டியூடர் காலத்தின் மத்தியில் விலைவாசிகள் நிறைய உயர்ந்தன. ஊதியங்கள் அதைவிடக் குறைவாக உயர்ந்தன. ஊதியம் விலைகளை விட மெதுவாக அதிகரிக்கும் என்ற கொள்கைக்கு இது சான்றாயிற்று. விலை உயர்வின் முக்கிய காரணம் எட்டாம் ஹென்ரி நாணயங்களின் பொன் அளவைக் குறைத்து விட்டதுதான். அதை அவர் செய்யாவிடினும் விலை ஓரளவு உயர்ந்திருக்கும். ஸ்பானியர்கள் அமெரிக்கா கண்டத்தைக் கண்டுபிடித்து, அதன் வளங்களைச் சூறையாடி ஐரோப்பாவுக்குப் பெரும் அளவில் விலையுயர்ந்த உலோகங்களை-முக்கியமாக

[1] இன்றைய விலைகளோடு ஒப்பிட்டால் இடைக்கால விலைகள் மிகக் குறைவே. பெருங்கொள்ளை நோய்க்கு முன் அரை பென்னிக்கு ஒரு டஜன் முட்டைகள் அல்லது மூன்று காலன் பீர் (beer) வாங்கலாம். இதிலிருந்து அப்போது விலைகள் எவ்வளவு குறைவாக இருந்தது என்பது விளங்கும்.

வெள்ளியைக் கொண்டுவந்தனர். இவை அட்லாண்டிக் கடல் வழியாக ஸ்பெயினுக்கு வந்தன. ஆனால் இறுதியில் மேற்கு ஐரோப்பாவின் எல்லா நாடுகளிலும் புகுந்தன. எலிசபெத்தின் காலத்தில் இவ்வுலோக வரவு இங்கிலாந்தின் விலைவாசிகளை நிறையப் பாதித்தது.[1]

பதினேழாம் நூற்றாண்டின் மத்தியிலிருந்து பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் பின் பாதிவரை விலைகள் அதிகம் உயரவில்லை. சில பொருள்களின் விலைகள் உண்மையில் குறைந்தன. விலைக் கோட்டின் போக்கில் இவ்வாறு ஏற்பட்ட மாற்றத்துக்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன. அமெரிக்காவிலிருந்து வெள்ளி இறக்குமதி குறைந்தது. இறக்குமதியின் மொத்த அளவும் குறைந்தது; மக்கள் தொகையில் ஒவ்வொருவருக்கும் சராசரியாகச் செய்யப்பட்ட இறக்குமதி குறைந்தது. அப்போது மக்கள் தொகை அதிகரித்து வந்தது. மேலும், பல்வேறு கிழக்கிந்தியக் கம்பெனிகளின் நடவடிக்கைகள் காரணமாக, விலையுயர்ந்த உலோகங்கள் கீழை நாடுகளுக்கு வெளியேறின. ஐரோப்பியச் சாமான்களை இந்தியாவில் விற்க முயற்சிகள் செய்யப்பட்டன. எனினும் கீழைநாட்டுப் பொருள்களில் பெரும் பகுதியைப் பொன்னும், வெள்ளியும் கொடுத்து வாங்கித்தான் ஐரோப்பாவுக்குக் கொண்டுவந்தனர். நாளடைவில் இங்கிலாந்தும் பிற மேற்கு ஐரோப்பிய நாடுகளும் நிறைய அளவு உலோகங்களை இதனால் இழந்திருக்க வேண்டும்.[2] விலை விழுவதன் மற்றொரு காரணம் பொருள் உற்பத்தி, பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் பெருகியதாகும். பொருள் உற்பத்தி அதிகரித்த அளவுக்குப் பணம் இக்காலத்தில் அதிகரிக்கவில்லை. எனவே விலைகள் விழலாயின.

[1] முதலாம் ஜேம்ஸ், முதலாம் சார்லஸ் மன்னர்களின் நிதி நெருக்கடிகளுக்கு இது ஒரு முக்கிய காரணமாகும். அவர்களது வரவும் செலவும் கட்டி வராமற் போகவே அவர்கள் பாராளுமன்றங்களைப் பணம் அனுமதிக்குமாறு கேட்டனர். இக் கோரிக்கைகளை அவை விரும்பவில்லை. பாராளுமன்ற உறுப்பினர் அரசனது ஊதாரித்தனத்தைப் பற்றிப் பேசினர். அரசனின் நெருக்கடிக்குத் தாம் விரும்பாத மந்திரிகள்மீது பழி சுமத்தினர். இதன் விளைவாக அரசுக்கும் பாராளுமன்றத்துக்கும் ஏற்பட்ட விரோதம் இறுதியில் மகா புரட்சியில் முடிந்தது. விலைகள் உயராமல் அக்காலத்தில் விழுந்திருந்தால் இங்கிலாந்தின் வரலாறு எப்படி மாறியிருக்கும் என்பதை ஊகிப்பது சுவையாக இருக்கும்.

[2] பல நூற்றாண்டுகளாகப் பெரும் அளவில் வெள்ளியையும் பொன்னையும் இந்தியா கிரகித்துக் கொண்டிருக்கிறது. சர் பாம்பீல்டு புல்லர் (Sir Bampfylde Fuller) அதைப் பின்வருமாறு எழுதுகிறார்: "பொன்னும் வெள்ளியும் இறக்குமதியானதும் தனியாரால் சேர்த்துவைக்கப்பட்டு மறைகின்றன. மேற்கு நாடுகளுடன் தன் வாணிபத்தை எப்போதும் பொன்னையும் வெள்ளியையும் பெற இந்தியா பயன்படுத்தியிருக்கிறது. பிளினி (Pliny) யின் காலத்திலேயே பொன், வெள்ளி வெளியேறுமாறு நடந்த வாணிபம் இந்தியாவில் கண்டிக்கப்பட்டது. இந்தியர்கள் ஐரோப்பியப் பொருள்களை விரும்பியதை விட அதிகமாக இந்தியப் பொருள்களை ஐரோப்பியர் விரும்பினர். எனவே தம் பொருள்களின் விலையில் ஒரு பகுதியைக் கட்டாயப்படுத்திப் பணமாக இந்தியர்கள் பெற்றனர். பல நூற்றாண்டுகளாக இவ்விலையுயர்ந்த உலோகங்களின் கிரகிப்பு தொடர்ந்து வந்திருக்கிறது. மக்களது உலோகச் சேமிப்பு இப்போது மிகமிக அதிகமாக இருக்கவேண்டும்."

ஊதியங்கள் அதே நிலையில் இருந்தன. இக் காலத்தில் கணிசமான பகுதியில் அவை உயரவும் செய்தன. பதினெட்டாம் நூற்றுண்டின் பின் பாதியில் உணவு தானியங்களின் விலைகள் ஓரளவு உயர்ந்தன. இவ் வைம்பது ஆண்டுகளில் பிரிட்டனின் மக்கள் தொகை ஐம்பது சதவிகிதம் உயர்ந்தது. விவசாயத்தில் அபிவிருத்தி ஏற்பட்ட போதும் அப்போது மக்கள் தொகைக்கு ஈடாக உணவு உற்பத்தி பெருகவில்லை. தானியவிலை அதனுல் உயர்ந்தது.

1793 லிருந்து 1815 வரை அநேகமாக இடைவிடாது இங்கிலாந்து போரில் ஈடுபட்டிருந்தது. அமைதி தோன்றிப் பலகாலத்துக்கு இப்போரின் விளைவுகள் தொடர்ந்து காணப்பட்டன. 1793 முதல் 1820 வரை, முப்பதாண்டுக்கும் குறைவான காலத்துக்குள் பொதுவாக விலைவாசிகள் அநேகமாக இரட்டித்தன. இக்காலத்துக்குள் விலையின் ஏற்ற இறக்கமும் மிகவும் குறிப்பிடத்தக்கதாக இருந்தது. இறக்குமதியை நம்பாமல் தன் வளரும் மக்கள் தொகை அனைத்துக்கும் உணவைத் தானே பிரிட்டன் கட்டாயமாக உற்பத்தி செய்ய வேண்டியிருந்தது. சாகுபடிப் பரப்பு இடைவிடாது விஸ்தரிக்கப்பட்டது. வாரங்களும் அவற்ருேடு உணவு விலைகளும் உயர்ந்தன. அறுவடை விளைச்சல் ஆண்டுக்கு ஆண்டு மாறுபட்டது. தானியத்தின் அங்காடி விலை நிறைய ஏறி இறங்கியது. போர்க்காலத்தில் தொழில் வளர்ச்சி நிறைய ஏற்பட்டது. எந்திரங்கள் மேலும் விஸ்தாரமாகப் பயன்பட்டன. உற்பத்தி நிலையாகப் பெருகியது. உணவைத்தவிரப் பிற பொருள்களின் விலை இதனுல் விழுந்தது.

1797-ல் தன் நோட்டுகளுக்குப் பொன் கொடுப்பதை இங்கிலாந்துப் பாங்கு நிறுத்தியது. 1819 வரை பாங்கின் பொன் இருப்புக்கும் நோட்டு வெளியீட்டுக்கும் தொடர்பு இருக்கவில்லை. பிரிட்டனின் காகிதப்பணம் பொன்னுக மாற்றமுடியாதது; அதன் அளவும் வரம்பின்றி உயர்ந்து வந்தது. ஆகையால் பணத்தின் அளவு பெருகியதால் விலைகள் உயர்ந்தன. சில நாடுகளில், அவற்றின் வரலாற்றில் பல்வேறு சமயங்களில் பொன்னுக மாற்றமுடியாத காகிதப் பணம் வெளியிடப்பட்டபோதெல்லாம் கொடிய நரகவேதனையில் நாடு அமிழ்ந்தது. விலைகள் உயர்ந்தன. இறுதியில் நோட்டுகள் பணமாகச் செல்லாத நிலை ஏற்பட்டது. ஆனுல் அந்தக் காலத்தில் இங்கிலாந்தில் என்றும் இம்மாதிரி எல்லை மீறி விலைகள் உயரவில்லை. பொன்னேடு ஒப்பிட்டால் பாங்கு நோட்டின் மதிப்பு, காலத்துக்குக் காலம் மாறியது. ஆனுல் அதன் மதிப்பு 29 சதவிதகித்துக்கு அதிகமாகக் குறையவில்லை. அதாவது பொன்னுக நோட்டுகளை மாற்றக்கூடிய நிலைமை தொடர்ந்து இருந்திருந்தால் 3 பவுன் 11 ஷி. பெறுமான பொருள்களை ஐந்து பவுன் நோட்டு ஒன்றுக்கு வாங்க

முடியும்; இவ்விலை உயர்வே போதுமான அளவுக்குக் கடுமையானது தான்!

1820-க்குமேல் ஏற்பட்ட விலை மாற்றத்தின் வரலாற்றை விவரமாக இங்கு ஆராயலாம். ஏனெனில் இக்காலத்துக்குக் குறியீட்டு எண்கள் வரிசையாகக் கிடைத்து, நமக்குச் சரியான விலைவாசி மாற்ற விவரங்கள் தெரியவருகின்றன. 1820-லிருந்து 1849 வரை விலைகள் பொதுவாகக் குறைந்தன; 1849-லிருந்து 1873 வரை உயர்ந்தன; 1873 லிருந்து 1896 வரை தாழ்ந்தன; 1896 முதல் 1914 வரை அதிகரித்தன; 1914-20 போர்க்காலத்தில் செங்குத்தாக உயர்ந்தன; 1920-க்கும் 1939-க்கும் இடையே விழுந்தன; 1939-க்குப்பின் உயர்ந்துகொண்டே வருகின்றன. இவற்றுள் ஒவ்வொன்றையும் தனித்தனியாக ஆராயலாம். ஒவ்வொரு காலமும் ஒரே திட்டப்படி இங்குக் கருதப்படும். அக்காலத்தில், விலை விகிதத்தின் இருகாரணிகளான பணமும் உற்பத்தியும் எப்படி இருந்தன, அவற்றின் அளவைப் பாதித்த சந்தர்ப்பங்கள் எவை என்பவை ஆராயப்படும். இதோடு, விலை மாற்றத்தினால் பொதுவாக நாட்டுமக்களின் நலனும் குறிப்பாகத் தொழிலாளர்களும் எப்படிப் பாதிக்கப்பட்டனர் என்பதும் குறிப்பிடப்படும்.

விலைக் கோட்டின் போக்கு திசைமாறிய ஒவ்வோர் ஆண்டிற்கும் பொது விலைவாசிகளின் குறியீட்டு எண்கள் கீழுள்ள அட்டவணையில்[1]

[1] ஜெவன்ஸூம் (Jevons) சவுர்பெக்கும் (Sauerbeck) ஆரம்பித்து வைத்த மொத்த விலைகளின் குறியீட்டு எண் முறையை ஸ்டாடிஸ்டு (The Statist) பத்திரிகை தொடர்ந்து பயன்படுத்தியது. 1859 வரையான ஆண்டுகளுக்கு இவ்வெண்களை ஜெவன்ஸ் கணக்கிட்டார். இவ்வேலையை சவுர்பெக் தொடர்ந்து செய்தார். அதற்கு 1866ஐ அளவு ஆண்டாக எடுத்துக் கொண்டார். பின்வரும் அட்டவணை 1900ஐ அளவு ஆண்டாகக் கொண்டுள்ளது. எனவே அதற்கேற்ற விகிதத்தில் குறியீட்டு எண்கள் மாற்றித் தரப்பட்டுள்ளன. அறுபது பொருள்களுக்குக் கூறப்பட்ட விலைகளின் அடிப்படையில் இவ்வெண்கள் கணக்கிடப்பட்டன. அவற்றில் சில பொருள்கள் ஒன்று சேர்க்கப்பட்டதால் நாற்பத்து ஐந்து தனித்தனி விலை விகிதங்களைக் கொண்டு இவை கணக்கிடப்பட்டுள்ளன.

வாணிபக் கழக மொத்த விலைக் குறியீட்டு எண்கள் 1871-லிருந்து தொடங்குகின்றன. அவை பல ஆண்டுகளுக்கு நாற்பத்தைந்து பொருள்களின் விலைகளின் அடிப்படையில் கணக்கிடப்பட்டன. 1912-ல் பொருள்களின் எண்ணிக்கை நாற்பத்து ஏழு ஆயிற்று. 1920-ல் நூற்று ஐம்பது ஆயிற்று. இவ் வட்டவணைக்கும் ஸ்டாடிஸ்டின் அட்டவணைக்கும் எடுத்துக்கொண்ட பொருள்களின் எண்ணிக்கையிலும், "முக்கியத்துவ எடை" (weighting) கொடுக்கப்பட்ட முறையிலும், விலை பற்றிய விவரங்களைச் சேகரித்த வழியிலும் வித்தியாசம் உண்டு. இவ்விரு முறைகளிலும் கணக்கிடப்பட்ட முடிவுகள் பெரும் அளவுக்கு ஒத்துப் போகின்றன. ஒன்று கூறுவதை மற்றொன்றும் ஒத்துக் கூறுவதனால் அவற்றின் முடிவுகளை உண்மையென நம்மை ஏற்கச் செய்கின்றன.

இந்தக் குறியீட்டு எண்கள் மொத்த விலைகளைப் பற்றியன. சில்லறை விலைகள் மொத்த விலைகளைப் போலவே மாறுகின்றன. ஆனால் சாதாரணமாக அவ்வளவு தூரம் மாறுவதில்லை. ஆகையால் "வாழ்க்கைச் செலவில்" (cost of living) ஏற்பட்ட மாற்றம் இப்பட்டியலில் குறிப்பிட்ட அளவு அதிகமாக இல்லை. யாவரும் அறிந்த தொழிலாளர் துறை அமைச்சகத்தின் (Ministry of Labour) வாழ்க்கைச் செலவுக் குறியீட்டு எண்கள் (Cost of Living Index Numbers) சில்லறை விலைகளின் அடிப்படையில் அமைந்துள்ளன. வாடகை, தலவரிகள் போன்றவைகூட அவற்றில் சேர்ந்துள்ளன.

தரப்பட்டுள்ளன. எவ்வளவு சதவிகிதம் விலைகள் ஒவ்வொரு காலத்திலும் மாறின என்பதை இதனின்று கணக்கிடலாம் (1900-ன் விலை நிலை 100 ஆக எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது).

	'ஸ்டாடிஸ்டு' குறியீட்டு எண்கள். 1900=100	உயர்வு, தாழ்வு சதவிகிதம்	வாணிபக் கழகக் குறியீட்டு எண்கள். 1900=100	உயர்வு, தாழ்வு சதவிகிதம்
1820	172			
1849	107	— 38		
1873	148	+ 38	153	
1896	81	— 45	88	— 42
1914	113	+ 39	117	+ 33
1920	333	+ 196	358	+ 206
1939	—	—	164	— 54

1820—49 காலத்தில் விலைகளின் வீழ்ச்சி ஒரே சீராக இல்லை. குறியீட்டு எண்களை விவரமாகக் கவனித்தால் ஓரிரு முறை அவை சிறிது அதிகமானதும் தெரிகிறது. விலை வீழ்ச்சியின் காரணம், தொழில் வளர்ச்சி ஏற்பட்டுக் கொண்டிருந்த அதே சமயத்தில் போதுமான அளவு பணம் புழங்காததுதான். அமெரிக்கக் கண்டத்தில் ஸ்பானிய, போர்ச்சுகீசியக் குடியேற்றங்களில் ஏற்பட்ட புரட்சிக்குப்பின் ஐரோப்பாவுக்கு மத்திய அமெரிக்காவிலிருந்தும், தென் அமெரிக்காவிலிருந்தும் உலோகப் பணம் வந்தது மேலும் குறைந்தது. 1830 க்குப்பின் உலோகங்களை ஒரு புது இடத்திலிருந்து பெற முடிந்தது; அப்போது ரஷ்யாவில் நிறையப் பொன் உற்பத்தி ஆயிற்று. ஆனால் 1850 க்குச் சிறிது முன்னர்தான் ரஷ்யாவிலிருந்து வந்த பொன் விலைக் கோட்டின் வீழ்ச்சியைத் தடுத்தது. சில காலத்துக்கு ஓரளவுக்குத் தனிப் பாங்குகள் வெளியிட்ட நோட்டுகளாகிய காகிதப் பணம் உலோகப் பணத்துக்குத் துணையாகப் பணியாற்றியது. 1825-ல் பல தனிப் பாங்குகள் முறிந்தபின் இந்நோட்டுகளின் உபயோகம் குறைந்தது. 1844-ல் பாங்கு சாசனச் சட்டம் வந்தபின் இத்தகைய பணம் மேலும் ஏற்படுவதற்கு வாய்ப்பு இல்லாது போயிற்று. இக்காலத்தின் பிற்பகுதியில் செக்குகள் நிறைய உபயோகமாயின. ஆனால் விலை வீழ்ச்சியைக் குறைக்கும் அளவுக்கு அவற்றின் உபயோகம் அதிகரிக்கவில்லை. இருந்தபோதிலும் 1840 க்குப்பின் விலை வீழ்ச்சி அவ்வளவு வேகமாக இராததற்குச் செக்குகளின் உபயோகமும் ரஷ்யாவில் பொன் உற்பத்திப் பெருக்கமுமே காரணங்கள் எனலாம்.

பணம் குறைந்து வந்த அதேசமயம் இக்காலத்தில் உற்பத்தி பெருகிக்கொண்டே வந்தது. இச் சமயத்தில் தொழிற் புரட்சியில் பிற நாடுகளைவிடப் பிரிட்டன் முந்தியிருந்ததன் முழு நன்மையையும் தொழிலதிபர்கள் பெற்றனர். எந்திரங்களை அவர்கள் நிறையப் பயன்படுத்தினர். எந்திரங்களிலும் நாள்தோறும் அபிவிருத்திகள் ஏற்பட்டன. ஹஸ்கிஸ்ஸனும், பீலும் செய்த சுங்கச் சீர்திருத்தங்கள் வாணிபத்தை வளர்த்தன. இருப்புப் பாதைகள் தோன்றிய பின் வாணிப வளர்ச்சிக்கு மேலும் ஊக்கம் உண்டாயிற்று. ஹஸ்கிஸ்ஸன் கூட்டுறவுச் சங்கங்களைத் திருத்தியமைத்ததால் பன்னாட்டு வாணிபம் பெருகியது. தபால் வசதிகள் பெருகியதும் இதே விளைவை உண்டாக்கியது.

விலைவாசிகள் விழுந்த இக்காலத்தில் தொழிலாளர்கள் மிகவும் வருந்தினர். அப்போது ஊதியங்கள் இருந்த நிலையில் மக்கள் பட்டினி நிலையில்தான் இருந்தனர். அவ்வூதியங்கள் மீண்டும் மீண்டும் குறைந்தன. தொழிலாளர் சங்க நடவடிக்கைகளாலும் குறிப்பிடத்தக்க அபிவிருத்தி ஏதும் ஏற்படவில்லை. வேலையற்றிருந் தவர்களின் எண்ணிக்கையும் அதிகமாக இருந்தது. ஆனால் இருப்புப் பாதை அமைப்பில் பலருக்கு வேலை கிடைத்தது. விலைவாசிகள் விழுந்தன. ஆனால் அவ்வீழ்ச்சிகள் உணவு விலைகளில்தான் மிகக் குறைவாக இருந்தன. ஏழைகளுக்கு உணவுப் பொருள்களின் விலை தான் முக்கியம். எனவே விலை விழுந்ததனால் அவர்கள் நன்மை ஏதும் பெறவில்லை. விலை விழுந்ததை அவர்கள் உணர்ந்ததாகவும் தெரியவில்லை.

1849—73 ஆண்டுகளுக்கிடையான காலத்தில் விலைகள் உயர்ந் தன. 1857 வரை இவ் விலை உயர்வு ஒரே சீராக இருந்தது. 1858-ல் அது திடீரென விழுந்தது. ஆனால் சில நாட்களில் விலைகள் மீண்டும் உயரலாயின. 1860 க்குப்பின் பத்து ஆண்டுகளில் விலைவாசிகளில் அதிக மாற்றமில்லை. ஆனால் 1870 க்கும் 1873 க்கும் இடையே விலை கள் மேலும் அதிகரித்தன.

1848-ல் காலிபோர்னியாவிலும் (California), 1851-ல் ஆஸ்திரேலி யாவிலும் தங்கம் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. அதன் பிறகு பொன்னின் அளிப்பு அதிகமாயிற்று. பல ஆண்டுகளுக்குச் சராசரி 25,000,000 பவுன் மதிப்புள்ள பொன் ஆண்டுதோறும் உலகப் பொன் அளிப்பில் அதிகரித்தது. இந் நாடுகளிலிருந்தும் ரஷ்யாவிலிருந்தும் வந்த பொன்னில் கணிசமான ஒரு பகுதி பிரிட்டனுக்குள் வந்தது. ஆகை யால் இங்கிலாந்துப் பாங்கின் பொன் இருப்பு அதிகரித்தது. எனவே தன் கழிவு வீதத்தை (rate of discount) அது குறைத்தது. தொழிற்

சாலைகளுக்கும் வாணிப நிறுவனங்களுக்கும் 'மலிவான பணம்' (cheap money) கிடைத்தது. 1858-ல் கூட்டுப் பங்குப் பாங்குகள் பொறுப்பு வரையறுக்கும் உரிமையைப் (limited liability) பெற்றன. இதனால் பாங்குத் தொழில் வளர்ந்தது. செக்குகள் மேலும் அதிகமாகப் பயன் பட்டன. பணப் புழக்கம் இதனால் அதிகமாயிற்று.

இதற்கு முந்திய காலத்தில் ஏற்பட்ட உற்பத்திப் பெருக்கம் தொடர்ந்து ஏற்பட்டதற்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன. 1853-லும் 1860-லும் கிளாட்ஸ்டன் வாணிபத்தைத் தடைசெய்த கடைசித் தளை களை நீக்கினர். கூட்டுப் பங்குக் கம்பெனிகள் பொறுப்பு வரை யறுக்கும் கொள்கைப்படி 1855-ல் அமையலானதும் நிறைய மூல தனம் தொழில், வாணிப நிறுவனங்களில் முதலீடாயிற்று. கரி, இரும்பு ஆகியவற்றின் உற்பத்தி மிகவும் பெருகியது. 1855—6-ல் பெஸிமர் முறை கண்டுபிடிக்கப்பட்டபின் எஃகு உற்பத்தியும் அதிகரித்தது. இருப்புப்பாதைகள் நன்கு அமைக்கப்பட்டுவிட்டன. நீராவிக் கப்பல்கள் நிறையப் பயன்பட்டன. ஆனால் உற்பத்தியான செல்வத் தில் பெரும்பகுதி போரில் அழிந்தது. ஏனெனில் ஐரோப்பாவிலும் வட அமெரிக்காவிலும் பல சண்டைகள் நடந்த காலம் இது. ஆனால் பிரிட்டன் பங்குபெற்ற முக்கியமான ஒரே சண்டை கிரிமியப் போர் தான். மேலும், சில ஆண்டுகளாக உணவு உற்பத்தி குறைந்தது. சில நாடுகளில் அறுவடைகள் மோசமாக இருந்தன. அமெரிக்கா விலும், ஆஸ்திரேலியாவிலும் பொன் வயல்களை நாடிச் சென்ற பலர் விவசாயத்தைக் கைவிட்டனர். ஆனால் பொதுவாக இக் காலத்தின் முதற் பகுதியில் உற்பத்தி பெருகி வந்தது; ஆனால் பணம் பெருகிய அளவு அதிகரிக்கவில்லை; எனவே விலைகள் உயர்ந்தன. 1860க்குப் பின் பத்து ஆண்டுகளில், உற்பத்திக்கும் பணத்துக்கும் இருந்த விகிதம் அதிகம் மாறவில்லை; விலைவாசி களும் மாறவில்லை. 1870 க்கும் 1873 க்கும் இடையே பாங்குக் கடன் கள் அதிகரித்தன. பிரான்சுக்கும் ரஷ்யாவுக்கும் போர் வேறு நடந் தது. இக் காரணங்களால் விலைகள் உயர்ந்தன.

இந்தக் காலத்தில் பிரிட்டனில் பெரும் சுபிட்சம் நிலவியது. நாட்டின் வாணிபம் நிலையாகப் பெருகியது. வேலையின்மை மிகக் குறைவாக இருந்தது. ஊதியங்கள் அதிகரித்தன. தொழிலாளர் களின் நிலைமை இதற்கு முந்திய காலத்தைவிட நன்றாக இருந்தது. ஓரளவுக்குத் தொழிற்சாலைச் சட்டங்களும் தொழிலாளர் சங்க நடவடிக்கைகளும் இதற்குக் காரணமாக இருந்தன. ஊதிய உயர் வின் நன்மை விலை உயர்வினால் மறைந்து போயிருக்கும் என்று எண்ணத் தோன்றலாம். ஆனால் தொழில்களின் மூலப் பொருள் கள், ஏழை மக்கள் பொதுவாக உபயோகிக்காத பொருள்கள்

இவற்றின் விலைகள் தான் அதிகம் உயர்ந்தன. பிற பொருள்களின் விலை ஏற்றத்தைவிட உணவுப் பொருள்களின் விலை உயர்வு குறைவாக இருந்தது.

1873-96 காலத்தில் விலைவாசிகள் குறிப்பிடத் தக்கவாறு குறைந்தன. சவுர்பெக்கின் அட்டவணையில் 1873ன் குறியீட்டு எண் 148: 1896ன் எண் 81 தான்; அதாவது விலைகள் 45 சதவிகிதம் குறைந்தன. ஓரளவு வேறுபட்ட திட்டப்படி வாணிபக் கழகம் தயாரித்த அதே சமயத்துக்கான புள்ளி விவரங்கள் 153ம், 88ம். அதாவது விலைகள் 42 சதவிகிதம் குறைந்திருந்தன. ஆக, இரு அட்டவணைகளும் பெரிய அளவுக்கு ஒத்துப் போகின்றன. விலை வீழ்ச்சி செங்குத்தாக இருந்ததோடு தொடர்ச்சியாகவும், நிலையாகவும்கூட இருந்தது. 1880லும், 1888-91 ஆண்டுகளின் குறுகிய காலத்திலும்தான் தாற்காலிகமாக அது நின்றது. இக் காலம் முழுவதிலும் தொழிலும் வாணிபமும், விவசாயமும் மிக மோசமான மந்தத்தில் உழன்றதனால் இக் காலத்தைப் 'பெரிய மந்தக் காலம்' (Great Depression) என்று பொதுவாக அழைக்கின்றனர். இம் மந்தமும், விலை வீழ்ச்சியும் நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டிருந்தன என்ற முடிவுக்கு வராமல் இருக்கமுடியாது.

விலை வாசிகளின் இரு காரணிகளான பணம், உற்பத்தி, இரண்டுமே பாதிக்கப்பட்டதால்தான் விலை வாசிகள் வீழ்ந்தன. பல ஆண்டுகளாக உலகத் தேவைக்குப் போதுமான அளவு பொன் அளிப்பு இல்லை. தொழிற்சாலை உற்பத்தியோ, உற்பத்தி முறைகளின் முன்னேற்றத்தாலும், நிலத்திலும் கடலிலும் போக்கு வரத்துக்கு எந்திர சாதனங்கள் நிறையப் பயன்பட்டதாலும் பெருகியது.

1870க்குப் பின் மூன்று முக்கிய நாடுகளின் செலாவணிக் கொள்கைகளின் காரணமாக உலகத்தில் பொன் இருப்பின் பங்கீடு தீவிரமாகப் பாதிக்கப்பட்டது. ஜெர்மனி இரட்டை நாணய முறையை (bimetallism) அதுவரை கடைப்பிடித்துவந்த நாடு[1]; ஆனால் புதிதாகத் தோன்றிய ஜெர்மானியப் பேரரசு ஒற்றை நாணய முறையை (monometallism) மேற்கொண்டது. 1873க்குப் பின் ஜெர்மனியில் பொன் நாணயம் மட்டுமே தரமான பணமாக

[1] இரட்டை நாணய முறையைக் கையாண்ட நாடுகளின் முக்கிய தொல்லை பொன்னுக்கும் வெள்ளிக்கும் உள்ள விகிதத்தை நிர்ணயிப்பது. இவை இரண்டில் எதன மதிப்பு உயர்ந்தாலும் அது கிரெஷம் விதிப்படி (*Gresham's law*) புழக்கத்திலிருந்து மறைந்துவிடும். இவ்விரண்டு உலோகங்களுக்குமுள்ள சரியான விகிதத்தைக் கண்டுபிடித்து நிர்ணயித்தாலும் ஏதாவதொன்றில் அங்காடி விலை மாறினால் நாணய அமைப்புக் குலைந்து மதிப்பு அதிகமான உலோகம் புழக்கத்திலிருந்து மறையும். எனவே இரு நாணய முறை எப்போதும் ஒற்றை நாணய முறையாகவே நடந்து வந்தது.

(standard money) விளங்கியது. அடுத்த சில ஆண்டுகளில் அது நிறையப் பொன்னை இறக்குமதி செய்தது. பிரான்சு நாடு பெயருக்கு இரட்டை நாணய முறையை மேற்கொண்டபோதும்,[1] உண்மையில் அதன் நாணயமுறை பொன்னைத்தான் அடிப்படையாகக் கொண்டிருந்தது. அதற்காக அந் நாடும் நிறையப் பொன்னை இறக்குமதி செய்தது. உள் நாட்டுப் போருக்குப் (Civil War) பின் அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டில் மாற்றலாகாதிருந்த காகிதப் பணம் 1878-லிருந்து பொன்னாக மாற்றப்படலாயிற்று. காலிபோர்னியாவின் தங்கம் ஐரோப்பாவுக்கு இனி ஏற்றுமதியாகவில்லை. அது அமெரிக்கக் கருவூலத்திலேயே அடங்கி விட்டது. உள் நாட்டில் உற்பத்தியானதை வாங்கியதோடு உலகின் பிற பகுதிகளினின்றும் அமெரிக்கக் கருவூலம் தங்கத்தை இறக்குமதி செய்தது. ஜெர்மனி, பிரான்சு, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் ஆகியவை நிறையப் பொன்னை வாங்கவே பிரிட்டனுக்கு நிறைய மிஞ்சவில்லை.[2] இந்தக் காலத்தில் இங்கிலாந்துப் பாங்கி பொன் இருப்பு அதிகரிக்காமலே இருந்தது. இறக்குமதியான சிறிதளவு தங்கம் பொற்கொல்லர்களுடைய தேவைக்கும் நாணயத்தின் தேய்மானத்தைச் சரிக்கட்டவுமே போதுமானதாக இருந்தது. வளரும் வாணிபத்தின் தேவையைச் சமாளிக்கத் தங்கம் மிஞ்சவில்லை. உலகெங்கிலும் உற்பத்தியான பொன்னின் அளவும் சிறிது குறைந்தது. 1880க்கு அடுத்த சில ஆண்டுகளில் பொன்னின் சராசரி வருட உற்பத்தி 20,000,000 பவுனாகத்தான் இருந்தது. எந்த ஓர் ஆண்டிலும் உற்பத்தியாகும் பொன்னின் அளவு, உலகத்தின் மொத்தப் பொன் இருப்போடு ஒப்பிட்டால் மிக மிகக் குறைவே. இருந்தபோதிலும் எப்போது அது அதிகமாகத் தேவைப்பட்டதோ அப்போது அதன் உற்பத்தி குறைந்தது என்பதுதான் இதில் முக்கியமாகக் கவனிக்க வேண்டியது. இங்கிலாந்துப் பாங்கியால் இந்தக் காலத்தில் தன் பொன் இருப்பை அதிகரிக்க முடியாததால் கடன்கள் அதிகரிப்பதும் தடைபட்டது. ஆனால் ஓரளவுக்கு இக் குறையைச் செக்குகள் அதிகம் உபயோகித்ததனால் தவிர்க்க முடிந்தது.

பல பகுதிகளில் இக் காலத்தில் உற்பத்தி மிகவும் பெருகியது. ஐரோப்பாவிலும், அமெரிக்காவிலும் புதுக் கரிச்சுரங்கங்கள் தோண்டப்பட்டன. நிலக்கரி உற்பத்தி ஆண்டுதோறும் பெருகியது. இரும்பு, பிற உலோகங்கள் ஆகியவற்றின் உற்பத்தியும் அதிகமா

[1] பிரான்சில் 1578 லிருந்து ஐந்து பிராங் (Franc) வெள்ளி நாணயம் தயாராவதில்லை. எனினும் அது சட்டமுறைப் பணமாக இருந்து வந்தது. 1878-ல் லாடின் இணைப்பின் (Latin union) எல்லா நாடுகளும் நடைமுறையில் ஒற்றை நாணய [illegible]ண்டன.

[2] [illegible] இந்தியாவுக்குப் பொன் வெளிப் போய்க் [illegible] இருந்தது.

யிற்று. கில்கிறிஸ்டுதாமஸ் முறை கண்டுபிடிக்கப்பட்டபின் எஃகு உற்பத்தி மிகவும் பெருகியது. துணித் தொழிலின் மூலப் பொருள்களான பருத்தியும் உரோமமும் பட்டும் கூட நிறைய உற்பத்தி ஆயின. இந்தக் காலத்தில்தான் எந்திரப் போக்கு வரத்துச் சாதனங்களின் முழுப் பயனும் உலகெங்கிலும் உணரப்பட்டது. இருப்புப் பாதைகளும் நீராவிக் கப்பல்களும் வேகமாகவும் மலிவாகவும் முன் கூறிய பொருள்களை ஏற்றிவந்தன. உலகின் பல பாகங்களிலிருந்து மலிவாக உணவை இங்கிலாந்துக்கு ஏற்றிவரவும் அவை வழி செய்தன. அமெரிக்கா, கானடா, அர்ஜென்டிஞ, இந்தியா, ஆஸ்திரேலியா நாடுகளிலிருந்து கோதுமையும், மாவும், வட, தென் அமெரிக்க நாடுகளிலிருந்து மாட்டிறைச்சியும். ஆஸ்திரேலியா நியூசிலந்து நாடுகளினின்று ஆட்டிறைச்சியும், அஸ்ஸாமிலிருந்தும் இலங்கையிலிருந்தும் தேயிலையும், இவை தவிர அரிசி, உருளைக்கிழங்கு, பன்றி இறைச்சி, வெண்ணெய், பாலடைக் கட்டி ஆகிய பொருள்களும் இங்கிலாந்தில் வந்து குவிந்தன. இவற்றின் விலை ஆண்டுக்கு ஆண்டு குறைந்துகொண்டே வந்தது.

பிரிட்டனில் விலைகளைப் பாதித்த பிற சில காரணங்களும் இருந்தன. எந்த உணவுப் பொருளின் விலையும் சர்க்கரை விலை அவ்வளவு குறையவில்லை. ஐரோப்பாவில் சர்க்கரை உற்பத்தி அரசாங்கப் பண உதவியுடன் நடந்தது. அரசாங்கம் பீட் உற்பத்தியை ஆதரிக்கவே ஐரோப்பிய நாடுகள் ஆங்கில மார்க்கெட்டைக் கைப்பற்ற ஒன்ருேடொன்று போட்டியிட்டன. இதன் விளைவாக உற்பத்திச் செலவுக்கும் குறைவான விலைக்கு ஆங்கிலேயர்களுக்குச் சர்க்கரை கிடைத்தது. மலிவான இச் சர்க்கரையைக் கொண்டு இங்கிலாந்தில் மிட்டாய் மற்றும் பிஸ்கோத்துத் தொழில்கள் வளர்ந்தன. தவிர, வெள்ளியின் மதிப்பு குறைந்ததால் இந்தியப் பொருள்களின் விலை விழுந்தது.[1] இதனுல் இந்தியாவின் தேயிலை, பருத்தி, கோதுமை ஆகிய பொருள்கள் இங்கிலாந்தில் மலிவாகக் கிடைத்தன.

[1] 1873-ல் ஜெர்மனியில வெள்ளி நாணயங்கள் செலாவணியிலிருந்து நீக்கப்பட்டன. 1878-ல் பிரான்சில் இது நேர்ந்தது. எனவே வெள்ளியின் தேவை குறைந்து, அதன் விலை, பொன்னின் அளவில், குறைந்துவிட்டது. இந்தியா போன்ற சில நாடுகளில் வெள்ளி நாணயத் திட்டம் அமுலிலிருந்தது. வெள்ளியின் மதிப்புக் குறையவே அந்நாட்டு நாணயங்களின் அன்னியச் செலாவணி விகிதம் அவற்றுக்குப் பாதகமாயிற்று. 1873க்கு முன் ஒரு ரூபாய்க்கு இரண்டு ஷில்லிங் மதிப்பு இருந்தது. அதன் மதிப்பு அடுத்த இருபது ஆண்டுகளில் நிலையாகக் குறைந்து 1893-ல் அது ஒரு ஷில்லிங்குக்குமேல் ஒரு பென்னியின் ஒரு பகுதியாக ஆயிற்று. இந்திய வாணிபத்தில் ஈடுபட்டிருந்த வணிகர்கள் பத்து ரூபாய் மதிப்புடைய பொருள்கள் வாங்கிய இடத்தில் ஒரு பவுனுக்கு இருபது ரூபாய் மதிப்புடைய பொருள்களைப் பெற்றனர். அவற்றை அதே விகிதத்தில் மலிவாக இங்கிலாந்தில் விற்றனர்.

விலைவாசிகளில் இவ்வளவு மாற்றங்கள் ஏற்பட்டதனால் மிக முக்கியமான விளைவுகள் தோன்றின. விவசாயம் பெரிதும் பாதிக்கப் பட்டது; நிறைய மூலதனம் விரயமாயிற்று, ஆயிரக்கணக்கான ஏக்கரா நிலம் தரிசாக விடப்பட்டது. தொழிற்சாலைகளும் வருந்தின. சிலவற்றின் இலாப ஈவு குறைந்தது; சிலவற்றில் இலாப ஈவே இல்லை. திறன் குறைந்த, பண வசதி குறைந்த நிறுவனங்கள் திவாலாயின. நன்கு நிர்வகிக்கப்பட்டு, மூலதனம் அதிகம் படைத்த நிறுவனங்கள் புதுச் சூழ்நிலைக்குத் தக்கவாறு தம்மைத் திருத்தி அமைத்துக்கொண்டன. எஃகு உற்பத்தியில் அபிவிருத்தி ஏற்பட்ட சூழ்நிலை காரணமாக இரும்புத் தொழிலில் ஏற்கெனவே முதலீடு செய்யப்பட்ட பல எந்திர முறைகள் வீணாயின. சரக்குக் கட்டணங் கள் குறையவே கப்பல் தொழிலில் நஷ்டம் ஏற்பட்டது. அப்படியும் உலக முழுவதிலும் பிரிட்டனே கப்பல் தொழிலில் முன் நின்றது. வாணிப, தொழில் நிறுவனங்களில் முதலீடு செய்துவிட்டவர்கள் குறைந்த வருமானத்தோடு திருப்தி அடையவேண்டியிருந்தது; அரசாங்கக் கடன்களைப் பலரும் விரும்பலாயினர். ஏனெனில் அவற்றில் நிலையான வருமானம் நிச்சயமாகக் கிடைத்தது. அரசாங் கக் கடன் பத்திரங்களின் விலை உயர்ந்தது.[1]

தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரை இவ் விலை வீழ்ச்சியினால் பலவகை விளைவுகள் நேர்ந்தன. மந்தம் காரணமாக ஆலை முதலாளி கள் சிக்கனத்தைக் கையாண்டனர். தொழிலாளர்கள் வேலையை விட்டு நீக்கப்பட்டனர். அல்லது குறைந்த நேரத்துக்கு அவர்களுக்கு வேலை தரப்பட்டது. வேலையின்மை முக்கியமான ஒரு சமுதாயப் பிரச்சினையாயிற்று. அடிக்கடி அதன் காரணங்களை ஆராய்ந்து அதைத் தீர்க்க யோசனைகளைக் கூறக் கமிட்டிகளும் கமிஷன்களும் நியமிக்கப்பட்டன. ஊதியங்கள் குறைந்தன. ஆனால் விலைவாசிகள் அதைவிட வேகமாகக் குறைந்தன. சில தொழில்களில் ஊதியங்கள் சிறிதுதான் குறைந்தன. வேறு சிலவற்றில் அவை அதிகரிக்கவும் செய்தன.[2] (தான் ஈட்டிய வருமானத்தைக் கொண்டு வாங்கக்

[1] திரு கோஷன் (Mr. Goschen) பெரும் அளவில் கடன் மாற்றத்தை 1888-ல் செய்ய முடிந்ததற்கு இது ஒரு காரணமாகும். அப்போது கான்ஸல் பத்திரங்களின் வட்டி மூன்றிலிருந்து இரண்டேமுக்கால் சதவிகிதமாகவும், பதினைந்து ஆண்டுகளுக்குப்பின் இரண்டரை சதவிகிதமாகவும் குறைக்கப்பட்டது.

[2] கட்டட வேலை, கரிச் சுரங்கம், பொறியமைப்பு, துணியாலைகள், விவசாயம் போன்ற தொழில்களில் ஊதியங்களைப் பற்றிய குறியீட்டு எண்களை அரசாங்கம் கணக்கிட்டிருக்கிறது. அவை 1880 லிருந்து கிடைக்கின்றன. 1880க்குப்பின் பத்து ஆண்டுகளில் அவற்றில் அதிகமாறுதல் இல்லை. 1880க்கும் 1883க்கு மிடையே அவை சிறிது உயர்ந்து, 1883க்கும் 1886க்கு மிடையே சிறிது தாழ்ந்தன. 1886 லிருந்து 1914 வரை ஊதியம் முறை தடைபட்டபோதும் மெதுவாக உயர்ந்தது. ஆனால் இக் குறி எண்கள் ஊதிய விகிதங்களின் அடிப்படையில் கணக்கிடப்பட்டன. உண்மையில் தொழிலாளிக்குக் கிடைத்த தொகையைப் பொறுத்து அவை கணக் கிடப்படவில்லை. வேலை இல்லாமற்போன நாட்கள், குறைந்த நேரத்துக்கு வேலை செய்தது ஆகியவை கருதப்படவேயில்லை.

கூடிய பொருள்கள், வசதிகள் ஆகியவற்றின் மதிப்பான) உண்மைக் கூலி (real wages) நிலையாக உயர்ந்தது. எனவே, பண அளவில் ஊதியங்கள் சில குறைந்தபோதிலும் பொதுவாகத் தொழிலாள வர்க்கத்தின் நிலை முன்னைவிட நன்றாக இருந்தது. இதைப் பல வகைகளில் நிரூபிக்கலாம். இக்காலத்தில் தலா ஒவ்வொருவரும் சரா சரியாக உபயோகித்த உணவின் அளவு அதிகமாயிற்று. இந் நுகர்வு, தேயிலை, காப்பி, பன்றி யிறைச்சி, வெண்ணெய் போன்ற சில "போகப் பொருள்களில்" மேலும் அதிகமாகக் காணப்பட்டது. கட்டடச் சங்கங்கள், கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் இவை போன்ற பிற சங்கங்கள் ஆகியவற்றில் செய்யப்பட்ட முதலீடுகள் அதிகமாயின. இதனல் உடனடியான தேவைக்கு அதிகமாக மக்களது கையில் பணம் உள்ளது என்பது தெரிகிறது. அவர்களால் பணத்தைச் சேமிக்க முடிந்தது. ஏழ்மை நிலையிலிருந்தவர்கள் போகப் பொருள் களாகக் கருதக்கூடிய சைக்கிள், தினத்தாள், பத்திரிகைகள், சங்கீதக் கருவிகள் போன்றவை பல தொழிலாளர்களின் வீடுகளில் காணப் பட்டன.

1896க்கும் 1914க்குமிடையே விலைகள் உயர்ந்தன. 1900-ல் மட்டும் அது திடீரென மிக உயர்ந்து, 1901-ல் அதற்கிணையாக விழுந்தது. 1906-7-ல் மற்ருெரு திடீர் உயர்வும் 1908-9-ல் அதற் கெதிரான மாற்றமும் இருந்தன. இவை தவிரப் பொதுவாக இக் காலத்தில் விலை உயர்வு நிலையாக இருந்தது. 1912-ல் விலை உயர் வின் வேகம் தணிந்துவிட்டதுபோலத் தோன்றுகிறது; 1912, 1913, 1914 ஆகிய ஆண்டுகளின் குறியெண்கள் ஒன்றேதான்.

விலைவாசிகள் உயர்ந்ததற்குப் பொன் உற்பத்தி மிகவும் பெருகியதே முக்கிய காரணமாகும். டிரான்ஸ்வாலில் (Transvaal) தரம் குறைந்த பொன் கனி நிறையக் கிடைத்தது. சயனைட் (cyanide) முறையைப் பயன்படுத்தியதால் ராண்டு (Rand)[1] பொன் சுரங்கங்

[1] ஜோன்ஸ்பர்க் (தென் ஆப்பிரிக்கா)

களில் இலாபகரமாகப் பொன் உற்பத்தி செய்ய முடிந்தது.[1] உலகின் பிற பகுதிகளிலும் பொன் தொடர்ந்து உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. தென் ஆப்பிரிக்காவில் பொன் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட ஆண்டுக்கும் 1914-ல் போர் மூண்டதற்கும் இடையான இருபத்தெட்டு ஆண்டு களில் உலகப் பொன் இருப்போடு 1,600,000,000 பவுன் மதிப்புக்குப் பொன் சேர்க்கப்பட்டது. உலக வரலாற்றிலேயே எந்த இருபத் தெட்டு ஆண்டுகளிலும் அவ்வளவு பொன் உற்பத்தியாகவில்லை.[2] நாளடைவில் இப் புதுப் பொன் பிரான்சு, ஜெர்மனி, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடு, பிரிட்டன் போன்ற தொழில் வளர்ச்சி பெற்ற எல்லா முக்கிய நாடுகளிலும் புகுந்தது; அந்நாடுகளிலெல்லாம் கடன் செலாவணி நிறைய அதிகரித்தது.

பொருள் உற்பத்தி தொடர்ந்து பெருகியது. ஆனால் அதைவிட வேகமாகச் செலாவணி பெருகியதால் விலைகள் நிலையாக உயர்ந்தன. உணவுப் பொருள்களின் உற்பத்தி உயர்வுதான் மிகவும் அதிகமாக இருந்தது. உலகின் பல இடங்களில் பல புதுப் பிரதேசங்களில்

[1] விட்வாடர்ஸ்ராண்டின் (Witwatersrand) கனியில் டன்னுக்கு அரை டிராய் அவுன்சு (Ouncetroy) பொன்தான் இருந்ததென மதிப்பிடப்பட்டது. அக் கலவைக்கல் முழுவதிலும் அப் பொன் சிறு சிறு துகள்களாகப் பரவியிருந்தது. பொன்னின் விலையைவிடக் குறைவாகச் செலவு செய்து பொன்னை எப்படிப் பிரித்தெடுப்பது என்பது பிரச்சினையாக இருந்தது. அதற்கு சயனைட் முறை நல்ல பலனளித்தது. அம் முறையின் விவரத்தைப் பற்றி அறிய சுரங்க இயல்; உலோக இயல் பற்றிய நூல்களை வாசகர்கள் படிக்கலாம். கனியை உடைத்துப் பின்னர் பொடியாக்கிக் காற்று இருக்கும் இடத்தில் 0·3 சதவிகித பொட்டாசியம் சயனைட் கரைசலில் அப் பொடி சேர்க்கப்படுகிறது. சிக்கலான இரசாயன மாற்றம் ஏற்பட்டுப் பொன் அதில் கரைந்து, பொட்டாசியம் பொன் சயனைட் (Potassium gold :cyanide) கிடைக்கிறது. பொன் சேர்மானத்தைக் கொண்ட தெளிந்த திரவத்தைக் கரையாத பொருள்களினின்று அழுத்தத்தினால் வடிகட்டிப் பிரித்தெடுத்து அதனுடன் துத்தநாகம் (Zinc) கலக்கப்படுகிறது. அப்போது ஏற்படும் ரசாயனமாற்றத்தில் பொன்னிருந்த இடத்தைத் துத்தநாகம் பிடித்துக்கொண்டு பொட்டாசியம் துத்தநாக சயனைட் (potassium zine cyanide) தோன்றிப் பொன் தனியாக அடியில் படிகிறது. (பொன் சயனைடிலிருந்து பொன்னை மின்பகுப்பு முறையாலும் [electrolysis] பிரித்தெடுக்கலாம். இவ்வாறு கனியிலிருந்த பொன்னில் 90 சதவிகிதத்துக்குமேல் எடுக்கப்படுகிறது. மிகச் சக்திவாய்ந்த எந்திரங்களை உடைப்பதற்கும் அரைப்பதற்கும் பயன்படுத்தினால்தான் இம் முறையை வெற்றிகரமாகக் கையாளமுடியும். குறைந்த கூலிக்கு அவ்விட்டத்துக் கூலியாட்களை வேலைக்கு அமர்த்தினால்தான் இதனால் இலாபம் வரும். ஒரு டன் கனியிலிருந்து அரை டிராய் அவுன்சு பொன் எடுக்க மேற்செலவுகள் சேர்த்து முப்பது ஷில்லிங் ஆகிறது. அப் பொன்னின் மதிப்புச் சுமார் இரண்டு கினி (guinea) (நாற்பத்திரண்டு ஷில்லிங்). சமீபகாலத்தில் வினைமுறைகளை அபிவிருத்தி செய்து சிக்கனமாக்கியதில் கால் அவுன்ஸ் பொன்னுள்ள கனிப் பாறையினின்றும் பொன்னை எடுக்க முடிகிறது. உலகின் பல பாகங்களில் பாறைகளில் மிகச் சிறிய அளவில் பொன் இருக்கிறது. மட்டமான கனிகளை இலாபகரமாகப் பயன்படுத்த முடிந்ததும் பொன் உற்பத்தி தொடர்ந்து பெருகும்.

[2] இத் தொகை அமெரிக்காவைக் கண்டு பிடித்ததற்கும் ராண்டு சுரங்கங்கள் தோன்றியதற்கும் இடையில் இருந்த நானூறு ஆண்டுகளில் உலகமுழுதும் உற்பத்தியான பொன்னின் அளவுக்குச் சமம். அதனால், உலகத்தின் பொன் இருப்பு முப்பது ஆண்டுகளுக்குள் இரட்டித்துவிட்டது என்று பொருளல்ல. இம் மதிப்பீட்டில் 1492க்கு முன் உபயோகத்திலிருந்த பொன்னின் அளவைக் கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளவில்லை.

சாகுபடி தொடங்கப்பட்டது. உணவுப் பொருள்களை நீண்ட நாள் வைத்திருக்கப் பலப் புது முறைகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. ஆகையால் உணவு விலைகள் இக்காலத்தில் பிற விலைகளைவிடக் குறைவாகவே உயர்ந்தன.[1] சில உணவுப் பொருள்களின் விலை உயரவே இல்லை.

பொதுவாக இக் காலம் வளமிக்கது. விலை உயர்வு எல்லாத் திசைகளிலும் உற்பத்தியை ஊக்கியது. புது நிறுவனங்களுக்கு மூலதனம் நிறையக் கிடைத்தது. அதிகமான பணம் மக்களது கைகளில் போய்ச் சேர்ந்து, புதுப் பொருள்களை வாங்க அவர்களுக்குச் சக்தியைக் கொடுத்தது. தொழிலாளர்கள் தொடர்ந்து நல்ல நிலையில் இருந்தனர். ஊதியங்கள் உயர்ந்தன. ஆனால் விலைகள் உயர்ந்த அளவு வேகமாக அவை உயரவில்லை. எனவே உண்மைக் கூலி இக்காலத்தில் குறைந்தது என்று சிலர் வாதிடுகின்றனர். ஆனால் இக்காலத்தில் உணவு விலை ஏற்றம் மிகக் குறைவு; தொழிலாளர்களின் வருமானத்தில் பெரும்பகுதி உணவுப் பொருள்களை வாங்கத்தான் செலவாகிறது என்பதை மறக்கக்கூடாது. தொழிலாளரின் மற்றொரு முக்கிய செலவு வீட்டு வாடகை. அதுவும் மிக உயர்ந்ததாகத் தெரியவில்லை. வேலையின்மை நிறைய இருந்தது. ஆனால் இதற்கு முந்திய காலத்தைவிடக் குறைவாகவே இருந்தது. 1911-ல் வேலையின்மை இன்ஷூரன்சு ஏற்பட்டபின் வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்தின் கடுமை மிகக் குறைந்து விட்டது. பொதுவாக, இக்காலத்தில் தொழிலாளரின் நிலைமை க்ஷீணித்தது என்று நிச்சயமாகக் கூறமுடியாது.

1914—20 ஆகிய போர்க் காலத்தில் இங்கும் பிற நாடுகளிலும் அமைதி நிலவிய இதற்கு முந்திய ஒரு நூற்றாண்டுக் காலத்தில் எப்போதுமே இருந்திராத அளவுக்கு விலைவாசிகள் உயர்ந்தன. நிறைய அளவு காகிதப் பணத்தை அரசாங்கம் அச்சடித்ததன் விளைவாக இங்கிலாந்தில் செலாவணிப் பெருக்கம் ஏற்பட்டது. நாளடைவில் இப் பணம் பொன்னாக மாற்ற முடியாததாக ஆகிவிட்டது. அரசாங்கத்தின் நடவடிக்கைகளின் பரிமாணம் மிகப் பெரிதாகிவிட்டதால் இக்கருவூல நோட்டுகளை வெளியிட வேண்டியதாயிற்று. இக்காலத்தில் ஏற்பட்ட விலை உயர்வுக்கு இப் பணவீக்கம் ஒரு முக்கிய காரணமாகும். போரின்போது தென் ஆப்பிரிக்கப் பொன் சுரங்கங்களின் உற்பத்தி ஓரளவு குறைந்தது. ஆனால் காகிதப் பணம் நிறைய வெளியிடப்பட்டபின் பொன்னின் உற்பத்தி விலைவாசிகளைப் பாதிக்கும் முக்கியத்துவத்தை இழந்துவிட்டது.

[1] *1902-ல் பிரிட்டன்* '**மானிய**'*ச் சர்க்கரையின் இறக்குமதியைத்* **தடுத்தது.** எனவே சர்க்கரையின் விலை நிறைய உயர்ந்தது.

இராணுவம், கடற்படை ஆகியவற்றுக்குத் தேவையற்ற சில உற்பத்திகள் குறைந்ததால் சாதாரணமாக மிகவும் தேவைப்பட்ட சில பொருள்களின் தட்டுப்பாடு ஏற்பட்டது. உணவும் போதுமான அளவு கிடைக்கவில்லை. ஏனெனில் வெளிநாடுகளிலிருந்து சாதாரணமாக இறக்குமதியாகும் உணவின் அளவு குறைந்துவிட்டது. சில உணவுப் பொருள்கள் இறக்குமதியே ஆகவில்லை; பிரிட்டிஷ் தீவுகளைச் சுற்றி ஜெர்மானியக் கப்பல்கள் கடல் மறியல் (blockade) செய்ததில் கப்பல்கள், சரக்குகள் ஆகியவற்றின் இன்ஷூரன்சு செலவும் அதிகரித்தது. இக் காரணங்களால் மேலும் விலைவாசிகள் உயர்ந்தன.

இதற்கு முந்திய காலங்களோடு இக்காலத்தை ஒப்பிடுவது பல காரணங்களால் கடினமாக உள்ளது. சில பொருள்களுக்குப் பெயரளவுக்கு விலை கூறப்பட்டதேயொழியப் பொருள்கள் கிடைக்கவில்லை. வேறு சிலவற்றின் விலைகள் உண்மை விலைகள் அல்ல. அரசாங்கம் சில்லறை விலைகளை நிர்ணயித்து மொத்த வியாபாரிகளுக்கு அவற்றை அவ்விலைக்குக் குறைவாக விற்பதில் ஏற்பட்ட நஷ்டத்தை ஈடுகட்டப் பண உதவி அளித்தது. பல பொருள்களின் தரம் குறைந்தது. பலவற்றுக்கு மாற்றுப் பொருள்கள் (substitutes) உபயோகிக்கப்பட்டன. சில உணவுப் பொருள்கள் பங்கீட்டுக் குள்ளாயின. ஒவ்வொருவரும் ஓர் அளவுக்குத்தான் அவற்றை வாங்க முடிந்தது. விலைகள் உயர்ந்ததைக் கண்டு பலர் திகிலடைந்தனர். வாணிபக் கழகத்தின் குறியீட்டு எண்களை முன்னெப்போதும்விட மக்கள் அதிகமாகப் பார்க்கலாயினர். இவ் வட்டவணைகள் ஒவ்வொரு மாதத்துக்கும் தயாரிக்கப்பட்டன. 1914 ஜூலை மாதத்திலிருந்து 1920 ஜூலை வரை ஆறு ஆண்டுகளில் விலை நிலை மும்மடங்கு உயர்ந்ததை அவை சுட்டிக் காட்டின. பழைய முறைப்படி 1900 ஆண்டின் விலையோடு பிற விலைகள் ஒப்பிடப்பட்டபோது 1914 ஆம் ஆண்டுக்கு வாணிபக் கழகக் குறியீட்டு எண் 117; 1920 க்கு 358. (இதே சமயங்களுக்கு ஸ்டாடிஸ்டின் எண்கள் 113-ம் 333-ம்.) பின்னர் 1914 ஜூலை மாத விலை நிலையைக்கொண்டு அதற்குப் பிந்திய மாதங்களின் விலை நிலைகள் ஒப்பிடப்பட்டன.[1] வருடாந்தரக் குறியெண்களுக்கு 1913 ஆம் ஆண்டு அடிப்படையாகக் கொள்ளப்பட்டது.

இக் காலத்தில் விலை உயர்வினால் தொழிலாளர்கள் எப்படிப் பாதிக்கப்பட்டனர் என்று கூறுவது கடினம். இந்தக் காலத்தில் அவர்களுக்குப் பல கஷ்டங்கள் நேர்ந்தன. உற்றவர் இறந்தனர்;

[1] 'போருக்கு முந்திய விலைகள்' என்ற சொல் இரு உலகப் போர்களுக்கிடையான காலத்தில அதிகமாக உபயோகிக்கப்பட்டது. 1914 ஜூலையில் இருந்த விலை நிலையை அது குறிக்கிறது.

வியாதியால் பலர் அவதியுற்றனர்; பலர் கால், கைகளும் பிற உறுப்புக்களையும் இழந்தனர். பலருடைய நரம்புகள் மிகவும் தளர்ந்து போயின; பலர் பலவீனமாயினர். இதெல்லாம் போரின் விளைவுகள். இதற்கும் விலை உயர்வுக்கும் சம்மந்தமில்லை. ஆனால் வாடகைகள் போருக்கு முந்திய நிலையிலேயே நிர்ணயிக்கப்பட்டன. பல உணவுப் பொருள்களின் விலை கட்டுப்படுத்தப்பட்டது. வேலையில்லாத் திண்டாட்டமோ சிறிதும் இல்லை. சிவில் வேலைகளுக்குக் கூட ஆட்கள் கிடைக்காததால் ஆண்கள் சாதாரணமாகச் செய்த வேலைகளைப் பெண்கள் செய்தனர். ஊதியம் நிறைய உயர்ந்தது. ஆனால் எல்லாத் தொழில்களிலும் ஒரே அளவு உயரவில்லை. அதே சமயம் கற்ற தொழில்களில் ஈடுபட்டிருந்தோர், எழுத்தர்கள் ஆகியோரின் வருமானம் உடலுழைப்பை அளித்தவனது கூலியவ்வளவு உயரவில்லை. ஆகையால் இத்தகையவர்களே தொழிலாளர்களைவிட விலை உயர்வால் அதிகமாகக் கஷ்டப்பட்டிருக்க வேண்டும்.

1920க்குப்பின் விலைகள் விழுந்தன. 1913ன் அடிப்படையில் 1920-ல் 300ஐத் தாண்டிய குறியீட்டு எண் அடுத்த ஆண்டே 200க்கு விழுந்தது. 1921க்குப் பின் விலை வீழ்ச்சியின் வேகம் குறைந்தது. 1124ல் தாற்காலிகமாக விலைகள் உயர்ந்தன. பின்னர் விலை வீழ்ச்சி தொடர்ந்தது. 1932ல் மொத்த விலைகளின் வாணிபக் கழகக் குறியீட்டு எண் 1924ல் இருந்ததில் 61 சதவிகிதம் ஆயிற்று; ஸ்டாடிஸ்ட் குறிஎண்ணோ 58 சதவிகித்ம்தான். (சில்லறை விலைகளும் நிறையக் குறைந்தன; ஆனால் மொத்த விலைகள் குறைந்த அளவுக்கு அல்ல). பொதுவாக விலை வாசிகள், உற்பத்தி, பணம் ஆகிய இரண்டின் அளவின் விகிதத்தைப் பொறுத்து உள்ளன. இவ் விகிதம் மாறியதால்தான் இக்காலத்தில் விலை வாசிகள் விழுந்தன. ஒரு புறம் செலாவணியைக் குறைக்கச் சிறு வழிகள் கையாளப்பட்டன. மறுபுறம் எல்லாத் துறைகளிலும் உற்பத்தி பெருகியது. இந்நூலில் வேறு இடத்தில் கூறியுள்ளபடி 1920லிருந்து 1924 வரை மொத்தம் புழக்கத்திலிருந்த கருவூல நோட்டுகளில் 70,000,000 பவுன் குறைந்தது. இவ்வளவுக்கு அரசாங்கம் அவற்றைத் திருப்பிப் பெற்று அழித்துவிட்டது. அதே சமயம் பல தொழிற்சாலைகளில் உற்பத்திச் சூழ்நிலை சீராக்கப்பட்டது. புது எந்திர சாதனங்கள் அமைக்கப்பட்டன; புது உற்பத்தி முறைகள் கையாளப்பட்டன; துணை உற்பத்திகளைப் பயன்படுத்தப் புது வழிகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன; கூலிச் செலவும் மேற் செலவுகளும் குறைக்கப்பட்டன. இவ்வாறு உற்பத்தி பெருகி, பண அளவு குறையவே விலைகள் விழுந்தன.

பொன் உற்பத்தி 1920 க்குமேல் மீண்டும் அதிகமாயிற்று.[1] ஆனால் மாற்றமுடியாத காகிதப் பண வெளியீடு இருந்ததனால் பொன் அளிப்பு விலைவாசிகளை முன்போலப் பாதிக்கவில்லை. 1925-ல் 'பொன் திட்டம்' மீண்டும் கையாளப்பட்டது. ஆனால் இங்கிலாந்து பாங்கி லிருந்து குறிப்பிட்ட சில நிபந்தனைகளின்படிதான் பொன்னைப் பெற முடிந்தது. (இவைபற்றி இந்நூலில் வேறு இடத்தில் கூறப் பட்டுள்ளது). செலாவணியில் பெரும்பகுதியைப் பொன்னாக மாற்ற முடியவில்லை. 1931 செப்டம்பரில் இருந்த சந்தர்ப்பங்களின் விளை வாகப் பொன் திட்டம் கைவிடப்பட்டது.

இரு போர்களுக்கிடையான காலத்தில் ஏற்பட்ட பெரும் விலை வீழ்ச்சிகளின் விளைவுகளை இனிப் பார்க்கலாம். வேலையின்மை மிகவும் அதிகமாயிற்று. 1939-ல் போர் மூண்டதும்தான் அது மறைந்தது. விலை விழுந்த அதே சமயம், உற்பத்திச் செலவும் அதே அளவுக்குக் குறையவில்லை. எனவே உற்பத்தியாளர்கள் தம் நிறுவனங்களைச் சீரமைத்துப் (rationalise) பொருள்களின் உற்பத்திச் செலவைக் குறைத்தனர். அதாவது நிறுவன அமைப்பையும் நடைமுறையையும் மாற்றியமைத்தனர்; மேல் செலவுகளைக் குறைத்தனர்; கூலிகளைக் குறைத்தனர்; புது எந்திரங்களைப் புகுத்தினர். இவற்றால் வேலை யில்லாத் திண்டாட்டம் மேலும் அதிகமாயிற்று. போர்க் காலத்தில் உயர்ந்த ஊதியங்கள் படிப்படியாகக் குறைக்கப்பட்டன. அதனால் தொழில் தகராறுகள் ஏற்பட்டன. விலைகள் விழுந்ததால் தேசீயக் கடனின் உண்மைச் சுமைவேறு அதிகரித்தது. இவ்வாறு விலைகள் விழுமுன் கோடிக்கணக்கான பவுன்களை அரசாங்கம் கடனாக வாங்கி யது. பின்னர் விலை விழுந்தபோது ஒரு பவுனுக்கு முன்னைவிட நிறையப் பொருள் கிடைத்தது. எனவே இதனால் அரசாங்கக் கடன் பத்திரங்களை வைத்திருந்தவர்கள் இலாபமடைந்தனர்.

1939—45-ன் போரின்போது பொது விலைவாசிகள் மீண்டும் உயர்ந்தன. ஆனால் இதற்கு முந்திய போரின்போது உயர்ந்த அளவு அவை அதிகரிக்கவில்லை.[2] (1914 ஜூலையை 100 ஆகக்

[1] உலகத்தின் மொத்த பொன் உற்பத்தியின் மதிப்பு 1932-ல் 100,000,000 பவுனென மதிக்கப்பட்டது. (விலை : தூய பொன் அவுன்சுக்கு 84 ஷி. 11 பெ.)

[2] 1914 ஆகஸ்டுக்கு முன் ஒரு பவுனுக்கு 25 பிராங்குகள் கிடைத்தன. 1939-ல் 176 கிடைத்தது. 1948-ல் அதன் மதிப்பு பவுனுக்கு 864 ஆக 'நிலை நிறுத்தப்பட்டது'. 1950-ல் அதன் மதிப்பை மேலும் குறைத்து அது பவுனுக்கு 980 ஆயிற்று. 1957-ல் உண்மையில் அவை இரண்டும் பரிவர்த்தனை ஆன விகிதம் பவுனுக்குச் சுமார் 1175 பிராங்குகள். அதாவது ஒரு பிராங்கின் மதிப்பு, போருக்குமுன் சுமார் 10 பெ. ஆனால் சமீப காலத்தில் கால் பென்னிக்கும் (farthing) குறைவே. இவ்வாறு தொடர்ந்து மதிப்புக் குறையவே பிரெஞ்சு நாட்டின் தேசியக் கடனின் உண்மைச் சுமை குறைந்தது. அவ் வரசாங்கத்துக்குக் கடனளித் தவர்களுக்குப் பெரு நஷ்டம் விளைந்தது.

கொண்ட) வாழ்க்கைச் செலவுக் குறியெண் 1939 செப்டம்பரில் போர் மூண்டபோது 155 ஆக இருந்தது ; 1941-ல் 196 ஆயிற்று ; 1942-ல் 200 ஆயிற்று. ஆனால் போர் முடிவில் 202ம், 1947 ஜனவரி முதல் நாள் 204ம்தான் ஆயிற்று. உணவு விலை உயர்வு பொதுவிலை உயர்வைவிடக் குறைவே. அதன் குறி எண் போர் முடிந்தபோது 168 தான்.

போரின்போது விலைவாசிகள் மிகவும் உயராததற்கு அரசாங்கக் கொள்கைகள் ஒரு முக்கிய காரணமாக இருந்தன. மக்களிடமிருந்த உபரிப் பணத்தை வரிச்சுமையை அதிகரித்தும் தேசீய சேமிப்புப் பத்திரங்கள், பாதுகாப்பு பாண்டுகள் போன்றவற்றை வெளியிட்டும் அரசாங்கம் கவர்ந்தது. (சாதாரணமாக முதலீடு செய்யும் வழிகளில் பல அடைக்கப்பட்டுவிட்டதால் அரசாங்கப் பத்திரங்களில் முதலீடு செய்வதைத்தவிரப் பெரும்பாலோருக்கு வேறு வழியில்லை.) அரசாங்க உத்தரவுகளால் பல பொருள்களின் விலைகள் கட்டுப்படுத்தப் பட்டன. ஒவ்வொருவரும் வாங்கக்கூடிய உணவின் அளவின் வரம்பும் பங்கீடு முறையினால் நிர்ணயிக்கப்பட்டது. வீட்டு வாடகை களும் கட்டுப்படுத்தப்பட்டன. உற்பத்தியாளர்களுக்கும் மொத்த வியாபாரிகளுக்கும் அரசாங்கம் பண உதவி செய்ததால் உண்மைச் செலவைவிடக் குறைவான விலைக்கு உணவுப் பொருள்கள் விற்றன.

1958 முடிவில் பிராங்கின் மதிப்பு மீண்டும் குறைக்கப்பட்டுப் பவுனுக்கு 1382 பிராங்கென ஆயிற்று. அதே சமயம் நூறு பிராங்குகள் கொண்ட ஒரு புதுச் செலாவணி அலகு, "கனப் பிராங்கு" (heavy franc) ஏற்படுத்தப்பட்டது. எனவே கனப் பிராங்கின் மதிப்பு, சுமார் பவுனுக்கு 13·8 ஆயிற்று. அதாவது ஒரு கனப் பிராங்கின் மதிப்பு 1ஷி. 5½ பெ. ஆயிற்று. 1960-ல்தான் கனப் பிராங்குகள் முழுவதுமாகப் புழக்கத்துக்கு வந்தன.

32. இன்ஷுரன்ஸ்

(Insurance)

மனித நடவடிக்கைகள் அனைத்திலும் நஷ்டம், சேதம், பொறுப்புகள் ஆகியவை ஏற்படக்கூடிய வாய்ப்புகள் உள்ளன. மாலை நேரத்தில் காலாற நடக்கவேண்டி வீட்டைவிட்டுக் கிளம்பிய ஒருவன் பொழுது சாயுமுன் உடைந்த காலோடு வைத்திய சாலையில் படுத்திருக்கலாம். அல்லது உடலுக்குத் தீங்கொன்றும் நேராமல் வீடு திரும்பினாலோ, தன் வீடு நெருப்புப் பற்றி எரிந்துகொண்டிருப்பதைக் காணக்கூடும். வீதியிலே நம் கண்ணுக்கு மறைவாக விட்டுவைத்த சைக்கிளோ, மோட்டார்காரோ திருட்டுப் போகலாம். அல்லது நம்தம் மோட்டார்கார் ஒரு விபத்திலே மாட்டிக்கொண்டு மூன்றும் மனிதர்கள் அதனால் ஏற்பட்ட நஷ்டத்துக்குக்கோரிய ஈட்டை நாம் கட்ட வேண்டியிருக்கலாம். இவ்வாறு நூற்றுக்கணக்கான வழிகளில் நமக்கு நஷ்டபயம் உள்ளது. ஆபத்துகளை அடியோடு நீக்கமுடியாது. ஆனால், அவற்றின் கெட்ட விளைவுகளைக் குறைக்கமுடியும். நவீன காலத்தில் வருமுன் காக்கும் இயல்புடையவர்கள் தமக்கு ஏற்படக்கூடிய ஆபத்தின் சுமையை இன்ஷுரன்சு கம்பெனியின்மீது போட்டுப் பெரும் பண நஷ்டம் தமக்கு ஏற்படாதவாறு பார்த்துக்கொள்கின்றனர்.

நஷ்டம், சேதம், எதிர்காலப் பொறுப்பு ஆகிய ஆபத்துகள் எத்தனை முறை ஏற்படக்கூடும் என்பதைக் கணக்கிட முடியும் என்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் இன்ஷுரன்ஸ் செய்யப்படுகிறது. இத்தகைய ஆபத்துகள் ஏற்படக்கூடிய சந்தர்ப்பங்களைப் பெரும் அளவுக்கு எடுத்துக்கொண்டு அவற்றில் உண்மையில் எத்தனை முறை அவ்வாபத்து நேருகிறது என்பதும், அதனால் எவ்வளவு நஷ்டம் விளைகிறது என்பதும் கணக்கிடப்படுகின்றன. இதனால் ஆபத்து நிகழக்கூடிய வாய்ப்புகளை ஓரளவு சரியாக நிர்ணயிக்க முடிகிறது. (முதலில் எடுத்துக்கொண்ட [ஆபத்து நேரக்கூடிய] சந்தர்ப்பங்களின் எண்ணிக்கை அதிகரிக்கும்போது நஷ்ட பய மதிப்பீடும் மேலும் துல்லியமாகிறது.) ஒரு கெட்ட நிகழ்ச்சி ஏற்படக்கூடிய வாய்ப்பு ஆயிரத்தில் ஒன்றெனக் கொள்வோம். அந் நிகழ்ச்சியால் நூறு

பவுன் நஷ்டமாகிறது என்றால், இவ்வாபத்து நேரக்கூடிய இவ் ஆயிரம் பேரும் ஆளுக்கு இரண்டு ஷில்லிங் செலுத்தி, ஒரு நிதியைத் தோற்றுவிக்க விரும்பினால் அந் நிதியில் நூறு பவுன் சேரும்; உண்மையில் நஷ்டப்பட்டவன் அதைப் பெற்றுத் தன் நஷ்டத்தை ஈடுசெய்து கொள்வான். அவ் வபாயத்துக்காக ஈட்டுறுதி கோரும் ஒவ்வொருவனும் அதற்காகத் தனக்கு நிச்சயமாகத் தெரிந்த ஒரு சிறு நஷ்டத்தை (பிரீமியம் - premium) அடையச் சம்மதிக்கிறான். பின்னர் ஏற்படக்கூடிய பெரிய நஷ்டத்தினால் அவனுக்குக் கஷ்டம் ஏற்படுவதில்லை. இப்போது கூறிய உதாரணம் அதிகமாக எளிதாக்கப்பட்ட ஒன்று. நடைமுறையில், பிரீமியத்தில் நடைமுறைச் செலவுகளுக்காகவும் சேம நிதிகளுக்காகவும் ஓரளவு சேர்க்கவேண்டும். பிரீமியத்தைக் கணக்கிடும்போது பல விஷயங்களை மதிப்பிடவேண்டியிருக்கிறது. முக்கியமாகப் புள்ளி விவரங்களின் அடிப்படையில்தான் இன்ஷுரன்சு பிரீமியங்கள் கணக்கிடப்படுகின்றன. ஆக, இன்ஷுரன்ஸ் என்பது 'நஷ்ட பயத்தைப் பரப்புவதன்றி' (spreading the risk) வேறில்லை.[1]

இன்ஷுரன்ஸ் பல வகைப்பட்டது. கடல் வழிச்செல்லும் சரக்குகளுக்கும் கப்பல்களுக்கும் ஈட்டுறுதி அளிப்பது கடல் இன்ஷுரன்ஸ் (Marine Insurance). பதினான்காம் நூற்றாண்டிலேயே இத்தாலியின் பெரிய துறைமுகங்களில் கடல் இன்ஷுரன்ஸ் செய்யப்பட்டு வந்தது. எலிஸபெத் காலத்தில் அது இங்கிலாந்தில் வழக்கத்தில் வந்துவிட்டது. அதற்கு முன்னரும் இங்கிலாந்தில் அது வழக்கத்தில் வந்திருக்கலாம். தீ இன்ஷுரன்ஸ் (Fire Insurance) கம்பெனிகள் இங்கிலாந்தில் முதன் முதலில் பதினேழாம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியில் தோன்றின. பதினாறு, பதினேழு நூற்றாண்டுகளில் எப்போதாவது சில ஆயுள் இன்ஷுரன்ஸ் (Life Insurance) ஒப்பந்தங்கள் செய்யப்பட்டன. ஆனால், அது அதிகமாக வழக்கத்துக்கு வந்தது பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில்தான். பத்தொன்பது, இருபதாம் நூற்றாண்டுகளில் விபத்து இன்ஷுரன்ஸ் (Accident Insurance) வளர்ந்தது. (பொதுவாக நோய்வாய்ப்படுதல் அல்லது குறிப்பிட்ட நோய்களால் பீடிக்கப்படுதல் உட்பட உடலுக்கு நேரும் விபத்துகள், கொள்ளை, முதலாளி

[1] *1601 ஆம் ஆண்டின் சட்டம் ஒன்றின் முகவுரையில் நஷ்ட பயத்தைப் பரப்புவதின் நன்மைகள் பின்வருமாறு கூறப்பட்டன: இது வியாபாரிகளிடையே நடக்கும் இன்ஷுரன்ஸ் விஷயங்களைப் பற்றியது. இன்ஷுரன்ஸ் ஒப்பந்தத்தினால் ஒரு கப்பல் மூழ்கினாலோ சேதப்பட்டாலோ, அதனால் எந்த ஒரு மனிதனும் அடியோடு நஷ்டப்படாமல் இருக்க வழி ஏற்படுகிறது. ஒருசிலரை நஷ்டம் பெரிதும் பாதிக்காமல், பலரை ஒரு சிறு அளவுக்குப் பாதிக்கிறது. அதனால் மிகவும் துணிந்து வாணிபம் செய்பவரைவிடத் துணிந்து வாணிபம் செய்யாதவர் அதிகமாக வருந்துவர். அதனால் எல்லா வணிகர்களும் முக்கியமாக இள வணிகர்களும் தடையின்றியும் விருப்பத்தோடும் துணிந்து வாணிபத்தில் ஈடுபட முடியும்.*

களின் பொறுப்பு (employers' liability), மோட்டார் விபத்துக்கள், நம்பிக்கை உத்தரவாதம் (fidelity guarantee), பொது மக்களுக்குப் பொறுப்பு (public liability) போன்றவையெல்லாம் இச் சொல்லில் சேர்ந்தன. கொதிகலன்கள், கண்ணாடித் தகடுகள், கால்நடைகள் ஆகியவற்றின் ஈட்டுறுதிகூட விபத்து இன்ஷூரன்ஸில் சேர்ந்ததே.)

இதைப் படித்தபின் இன்ஷூரன்ஸினல் பாதுகாப்பளிக்க முடியாத நஷ்டபயமே இல்லை என்று தோன்றலாம். ஆனல், அது உண்மை ஆகாது; சில வகை நஷ்டங்களுக்கு எவ்வகை ஈட்டுறுதியும் கொடுக்கமுடியாது. உள்ளத்தளவில் மதிப்புக்கொண்ட பொருளை இன்ஷூர் செய்யமுடியாது. எந்தப் பொருளின் நஷ்டத்தைப் பணத்தால் மதிக்கமுடியுமோ அதற்குத்தான் ஈட்டுறுதி அளிக்க முடியும். இறந்துபோன தன் குழந்தையின் தலை முடியை ஒரு தாய் வெகு ஜாக்கிரதையாகப் பாதுகாத்து வரலாம். எந்தச் சந்தர்ப்பத்திலும் அதை இழக்க அவள் விரும்பாதிருக்கலாம். ஆனல், அதற்குப் பண மதிப்பு இல்லை. அதன் மதிப்பு அவள் உள்ளத்தளவேயானது. அதற்கு ஈட்டுறுதி அளிக்கமுடியாது. நஷ்டத்தின் அளவை மதிப்பிடவே முடியாத ஆபத்துக்களுக்கும் ஈட்டுறுதி அளிக்கமுடியாது. தன் கட்டடம் தீக்கிரையானதால் ஒரு வியாபாரி நஷ்டமடைகிருன். அதை இன்ஷூர் செய்யமுடியும். ஏனெனில் அவன் சாதாரணமாக எவ்வளவு இலாபம் பெறுகிருன் என்பதை அவனது கணக்குப் புத்தகங்களினின்று அறியலாம். தீ ஏற்படக்கூடிய வாய்ப்புகளை இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனியின் புள்ளி விவரங்களிலிருந்து அறியலாம். அதே சமயம் வியாபாரத்தில் ஏற்படும் மாறுதல்களினின்றும் அவ் வியாபாரி நஷ்டமடைகிருன். நாகரிகம் மாறுகிறது; போட்டியாகப் புது நிறுவனங்கள் தோன்றுகின்றன; அவன் பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்யும் நாடுகளில் அரசியல் குழப்பம் உண்டாகிறது. உடைபாவனைகள் எப்போது மாறும், போட்டி நிறுவனங்கள் எவ்வளவு விரைவில் தோன்றும், உதாரணமாகத் தென் அமெரிக்கக் குடியரசுகளில் புரட்சிகள் எத்தனை ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை தோன்றும் என்பனவெல்லாம் பற்றிப் புள்ளி விவரங்கள் இல்லை. இவை நிச்சயமில்லாத நிகழ்ச்சிகள். இவற்றுக்கு ஊகமாகச் செய்தாலன்றி ஈட்டுறுதிப் பிரீமியம் எவ்வளவு தரவேண்டும் என்று எந்த இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனியும் கூறமுடியாது. இவ் வாபத்துகள் இன்ஷூரன்ஸின் அடிப்படைக் கொள்கைகளுக்கு உட்படாதவையாதலின் இவற்றுக்கு ஈட்டுறுதி அளிக்கமுடியாது.

இன்ஷூரன்ஸ் நடைமுறைமீது சட்டங்களும் சில வரம்புகளைக் குறித்துள்ளன. ஒரு சட்டவிரோதமான நிகழ்ச்சிக்கு ஈட்டுறுதி பெற்று யாரும் இலாபம் அடைய முடியாது. கொள்ளையடிக்க எண்ணும்

ஒருவன் தான் அகப்பட்டுக் கொண்டால் தான் சிறையிலிருக்கும்வரை தன் மனைவிக்கு வாராவாரம் பணம் கிடைப்பதற்காக இன்ஷுர் செய்யமுடியாது. மற்றொருவனது உயிரிலே இன்ஷுர் செய்ய அக்கறை உள்ள ஒருவன் அம் மற்றொருவனது ஆயுளை இன்ஷுர் செய்து, பின்னர் அவனைக் கொன்று, அதற்காகத் தண்டிக்கப்பட்டபின் இன்ஷுரன்ஸ் பணத்தைத் தானே பெறமுடியாது. சாதாரணமாக அவன் தூக்கிலிடப்படுவான். அப்படியின்றித் தூக்குத்தண்டனையை நிறுத்திச் சிறைத் தண்டனை அளிக்கப்பட்டு விடுதலையாகி வந்த பின்னும் அவனுக்கு அத் தொகை கிடைக்காது.

இன்ஷுர் செய்ய அக்கறையிருக்கவேண்டும் என்ற நிபந்தனை தான் இன்ஷுரன்ஸ் ஒப்பந்தத்தின் சட்டம் விதிக்கும் கட்டுப்பாடுகளில் முக்கியமானதாகும். இன்ஷுர் செய்யப்பட்ட, ஆபத்து நேருவதால் நஷ்டம் ஏதும் ஏற்படாத ஒருவருக்கு அனுகூலமாகச் செய்யப்பட்ட ஈட்டுறுதி ஒப்பந்தம் சட்டப்படிச் செல்லாது. ஒரு சொத்து அழிவதால் நஷ்டமடைந்து, அது பாதுகாக்கப்படுவதால் நன்மை பெறுகிறவனுக்கு அந்தச் சொத்தை இன்ஷுர் செய்ய அக்கறை உள்ளது. ஒரு பொறுப்பு ஏற்படுவதால் நஷ்டமும் அது இல்லாமல் இருப்பதால் நன்மையும் பெறுபவனுக்கு அந்தப் பொறுப்புக்கு ஈட்டுறுதிபெற அக்கறை உள்ளது. ஒருவனது சாவினால் நஷ்டமும் அவன் தொடர்ந்து வாழ்வதனால் நன்மையும் பெறுபவனுக்கு அவ்வொருவனது உயிர்மீது இன்ஷுர் செய்ய அக்கறை உள்ளது. தன் சொத்தின்மீது அவ்வீட்டின் சொந்தக்காரனுக்கு அக்கறையுள்ளது; ஏனெனில் அது அழிந்தால் அவனுக்கு நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. தன் கணவன் உயிர்மீது மனைவிக்கு ஈட்டுறுதி அக்கறை உள்ளது; ஏனெனில் இறந்தபின்பு அவன் அவளைக் காப்பாற்ற முடியாது. ஒரு கப்பல் முதலாளிக்கு அக் கப்பல்மீது ஈட்டுறுதி அக்கறை உள்ளது என்பதும் தெளிவு. மற்றொருவனுக்குச் சொந்தமானதும் தனக்கு ஈட்டுறுதி அக்கறையில்லாததுமான ஒரு வீட்டின்மீது தீ இன்ஷுரன்ஸை ஒருவன் செய்யமுடியாது. மற்றொருவனது சாவினால் தனக்குப் பண நஷ்டம் ஏற்படாதபோது, அவ் வன்னியனின் ஆயுளை ஒருவன் இன்ஷுர் செய்ய முடியாது. தனக்குச் சொந்தமில்லாத கப்பலைப்பற்றி ஒருவன் கடல் இன்ஷுரன்ஸ் ஒப்பந்தம் செய்துகொள்ளவும் முடியாது. இத்தகைய ஒப்பந்தங்கள் சூதாகும் (wagers); அதாவது ஒரு தீ விபத்து, ஒரு சாவு, அல்லது ஒரு கப்பல் கவிழ்வது ஏற்படும் என்று இன்ஷுரன்ஸ் செய்துகொள்பவர் இன்ஷுரன்ஸ் கம்பெனியிடம் பந்தயம் வைக்கிறார். ஆகையால் இவற்றுக்குப் பணம் தரவேண்டுமென்று கம்பெனியைக் கட்டாயப்படுத்தமுடியாது.

முன்னரே கூறியபடி இதாலியின் பெரிய வாணிப நகரங்களில் இடைக்காலத்தின் பிற்பகுதியில் கடல் இன்ஷூரன்ஸ் தோன்றியது. இங்கிலாந்தில் டியூடர் ஆட்சிக்காலத்தில் அது நன்கு வழக்கத்தில் வந்தது. இதாலிய பாங்குகளின் லண்டன் அலுவலகங்கள் இருந்த லாம்பர்டு வீதியில் (Lombard Street) வணிகர்கள் கூடிக் கடல் இன்ஷூரன்ஸ் ஒப்பந்தங்களைச் செய்தனர். ஒப்பந்தத்தின் நிபந்தனைகள் விவரமாக இன்ஷூரன்ஸ் பாலிஸியில் குறிப்பிடப்படவில்லை. 'லாம்பர்டு வீதி வணிகர்களின் வழக்கங்களை' இப் பாலிசிகள் பின் பற்றின. இவ் வழக்கங்கள் முன்னோர் அதிகாரத்தில் கூறப்பட்ட வணிகர் சட்டத்தின் ஒரு பகுதியாகும். வணிகர் சட்டம் இங்கிலாந்தையோ அல்லது வேறு ஏதாவது ஒரு நாட்டையோ சேர்ந்த சட்டமல்ல. அது வணிக விஷயங்களைப்பற்றிய பன்னாட்டுச் சட்டம். வாணிபம் செய்ய வியாபாரிகள் குழுமிய எந்தக் கிறித்துவ நாட்டிலும் இவை அங்கீகரிக்கப்பட்டுச் செல்லுபடி ஆயின. இங்கிலாந்தில் கடல் இன்ஷூரன்ஸ் பற்றிய வழக்குகளை அட்மிரல்டி நீதிமன்றம் (Court of Admiralty) தீர்த்து வைத்தது. வழக்கின் இருசாராரும் வணிகச் சட்டத்தைக் காட்டி முறையீடு செய்வர். வணிகச் சட்டம் ஓர் ஆங்கிலச் சட்டத்தைச் சேர்ந்ததன்று. எனவே, நீதிமன்றம் குறிப்பிட்ட வழக்குகளில் லாம்பர்டு வீதி வணிகர்களை ஆலோசகர்களாக நியமிக்கும்.

சர் தாமஸ் கிரெஷம் (Sir Thomas Gresham) சமீபத்தில் தான் கட்டியிருந்த ராயல் எக்ஸ்சேஞ்சில் (Royal Exchange) 1575-ல் ஈட்டுறுதிகள் கழகம் ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. எல்லாக் கடல் இன்ஷூரன்ஸ் ஒப்பந்தங்களும் அந்தக் கழகத்திடம் பதிவு செய்யப் படவேண்டும். அக் கழகத்தை நிர்வகித்த ஆணைக் குழுவினர்கள் வழக்குகளைத் தீர்க்கும் மத்தியஸ்த மன்றமாகப் (Court of Arbitration) பணியாற்றினர். இதன் விளைவாக அட்மிரல்டி மன்றம் வரை சென்ற வழக்குகளின் எண்ணிக்கை குறைந்தது. ஆணைக் குழுவினரின் அதிகாரம் போதாமல் இருந்ததுபோல் தோன்றியது. அவர்களது தீர்ப்புகளைச் செயலாற்ற முடியவில்லை. எனவே 1601-ல் வந்த சட்டம் ஒன்று அவர்களது அதிகாரங்களை விவரித்துக் கூறியது 1662-ல் அவை மேலும் பலப்படுத்தப்பட்டன.

பதினேழாம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியில் ஈட்டுறுதிகள் கழகத்தின் முக்கியத்துவம் குறைந்தது. கடல் இன்ஷூரன்ஸ் பாலிசிகள் அனைத்தும் அதனிடம் பதிவு செய்யப்படவில்லை. கழகத்துக்குச் சம்பந்தமின்றி ஒப்பந்தங்கள் செய்யப்படுவதைச் சட்டம் நாளடைவில் அங்கீகரித்தது. கடல் இன்ஷூரன்ஸ் பற்றிய வணிகச் சட்ட வழக்கங்கள் ஆங்கில நீதிபதிகளின் தீர்ப்புகள்மூலம் ஆங்கிலப் பொதுச் சட்டத்

தின் ஒரு பகுதி ஆயின. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் மத்தியில் இவ்வாறு ஆங்கிலச் சட்டத்தில் அவை சேர்ந்தது பூர்த்தி ஆயிற்று. ஆணைக்குழுவினர் மத்தியஸ்த மன்றமாகப் பணியாற்றிய தன் முக்கியத்துவமும் குறைந்தது. வழக்குகள் பொதுச் சட்டமன்றங்களுக்கு முன் கொண்டுவரப்பட்டன. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் எப்போதோ ஒரு சமயம் ஆணைக்குழுவினரின் மன்றம் மறைந்தது. 1722-ல் அது இருந்ததாகத் தெரிகிறது. ஆனால், 1774-ல் அதைப் பற்றிய ஒரு குறிப்பில் அவ்வேளையில் அது மறைந்துவிட்டதாகப் பொருள் தொனிக்கிறது.

1693-ல் லாகோஸ் வளைகுடாவில் (Bay of Lagos) பிரெஞ்சுக் காரர்களால் தாக்கப்பட்டு ஸ்மிர்னாவின் கப்பல் தொகுதி (Smyrna-fleet) அழிந்தது. அதனால் ஈட்டுறுதி அளித்தவர்களுக்குப் பெரு நஷ்டம் ஏற்பட்டது. அவர்களில் சிலரால் தாம் செலுத்தவேண்டிய தொகைகளைக் கொடுக்க முடியவில்லை. இதன் பலனாகக் கடல் இன்ஷுரன்ஸை நடத்த தனி மனிதர்களைவிட மூலதனம் அதிகமாகக் கொண்ட கம்பெனியை அல்லது கம்பெனிகளை நிறுவவேண்டுமென்ற ஓர் இயக்கம் தோன்றியது.[1] அப்போது ஒரு நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படவில்லை. ஆனால், 1720-ல் இரண்டு முக்கிய கம்பெனிகள் பாராளுமன்றத்தின் சட்டம் ஒன்றினால் அங்கீகாரம் பெற்றன. அவை, 1,152,000 பவுன் மூலதனம் கொண்ட ராயல் எக்ஸ்சேஞ்சு அஷ்யூரன்ஸும் (Royal Exchange Assurance), 2,000,000 பவுன் முதலீடு கொண்ட லண்டன் அஷ்யூரன்ஸும் (London Assurance) ஆகும். 1720-ல் ஏற்பட்ட நிதி நெருக்கடி (தென் கடல் குமிழி) காரணமாக இக்கம்பெனிகளின் பங்குதாரர்களால் தாம் வாக்களித்த அளவுக்கு முழு முதலீட்டையும் செய்ய முடியவில்லை. எனவே அவை நிதிக் கஷ்டத்துடனேயே தம் வாழ்க்கையைத் தொடங்கின. எனினும் அவை இந் நெருக்கடியினின்று தப்பித் தழைத்தன. கூட்டுப் பாங்குக் கம்பெனிகளைப் பொறுத்தவரை அவை கடல் இன்ஷுரன்ஸ் விஷயத்தில் முற்றுரிமை பெற்றிருந்தன. ஆனால் தனி ஈட்டுறுதியாளர்களும் (underwriters) அவர்களின் கூட்டு நிறுவனங்களும் (partnerships) கூட இத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருந்தன. 1721-ல் இவ்விரு கம்பெனிகளும் துணைச் சாசனங்களைப் பெற்று அவற்றின்படி கடல் இன்ஷுரன்ஸோடு, ஆயுள், தீ இன்ஷுரன்ஸையும் செய்ய உரிமை பெற்றன.

பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் லண்டன் நகரத்து சமூக, பொருளாதார வாழ்க்கையின் பிரசித்தமான அம்சங்களில் ஒன்றாக விளங்கிய

[1] அக்காலத்தில் இருந்த மெர்க்கண்டலிசக் கொள்கைகளுக்கு இவ்வியக்கம் ஒத்திருந்தது. பொற்கொல்லருக்குப் பதிலாக இல்லாவிட்டாலும் அவர்களது பணிக்குத் துணையாக இங்கிலாந்துப் பாங்கு நிறுவப்பட்டது இதற்கு இணையான ஒரு நிகழ்ச்சியாகும்.

காப்பிக் கடைகளில் நிறைய வியாபார விவகாரங்கள் நடந்தன. எட்வர்ட் லாயிட் (Edward Lloyd) முதலில் டவர் தெருவிலும் (Tower Street) பின்னர் லாம்பர்டு தெருவிலும் ஆப்சர்ச் சந்திலும் (Abchurch Lane) நடத்திய காப்பிக்கடையில் ஈட்டுறுதியாளர்கள் கடல் இன்ஷூரன்ஸ் விவகாரங்களை நடத்தி வந்தனர். லாயிட் 1713-ல் இறந்துவிட்டார். ஆனால், அவர் பெயரிலேயே அந்தக் காப்பிக்கடை நடந்தது. 1734-ல் லாயிட்ஸ் பட்டியலின் (Lloyd's List) பிரசுரம் தொடங்கியது. கப்பல்களின் வருகை புறப்பாடுகள், வியாபாரிகளுக்கும் ஈட்டுறுதியாளர்களுக்கும் தேவையான பல விவரங்கள் ஆகியவை அதில் காணப்பட்டன. 1769-ல் லாயிட்ஸ் நிறுவனம் போப்ஸ் ஹெட் ஆலிக்கு (Pope's Head Alley) மாறி, இரண்டு ஆண்டுகளுக்குப்பின் ராயல் எக்ஸ்சேஞ்சில் அறைகளைக் குத்தகைக்கு எடுத்தது. இப்போது லெடன் ஹால் தெருவில் (Leadenhall Street) தனக்குச் சொந்தமான லாயிட்ஸ் கட்டடத்திலேயே (Lloyd's Building) அது அமைந்திருக்கிறது.

(தனி ஈட்டுறுதியாளர்களின் வியாபாரத்தைக் கருதாமல் பார்த்தால்) முன்கூறிய இரு கம்பெனிகளின் முற்றுரிமை பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டிலேதான் முடிவடைந்தது. பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் வேறு நிறுவனங்களுக்குச் சாசனங்கள் பெற முயற்சி செய்யப்பட்டது. அதற்காக விசேஷமான பாராளுமன்றச் சட்டங்கள் தேவை. 1810-ல் 5,000,000 பவுன் மூலதனத்துடன் ஒரு கம்பெனியைக் கடல் இன்ஷூரன்ஸ் தொழில் நடத்த அமைப்பதென ஒரு பிரேரணை வந்தது. அதைத் தோற்றுவிக்க முன் வந்தவர்கள், பழைய இரு சலுகைபெற்ற கம்பெனிகளும் மொத்த பிரிட்டிஷ் வணிகக் கப்பல்களில் ஒரு சிறு பகுதியைத் தான் இன்ஷூர் செய்வதாகவும் மீதி முழுவதையும் வெளிநாட்டு நிறுவனங்கள் இன்ஷூர் செய்கின்றன என்றும் கூறினர். புதுக் கம்பெனி ஒன்று இதற்காக ஏற்பட்டால் பிரிட்டிஷ் கப்பல்களை மேலும் இன்ஷூர் செய்வதோடு அன்னியக்கப்பல்களையும் இன்ஷூர் செய்யலாம் என்று அவர்கள் கூறினர். காமன்ஸ் சபையின் ஒரு பொறுக்கிய கமிட்டி கடல் இன்ஷூரன்ஸின் நிலைபற்றி விசாரணை செய்தது. பட்டயக் கம்பெனிகள் மொத்தக் கடல் இன்ஷூரன்ஸில் நான்கு சதவிகிதத்தைத்தான் செய்கின்றன என்பதை அக் கமிட்டி கண்டது. தனி ஈட்டுறுதியாளர்களில் வளமானவர்கள் எவ்வளவு ஈட்டுறுதி வாணிபம் செய்தனரோ, அவ்வளவுதான் இக்கம்பெனிகளும் இன்ஷூரன்ஸ் விவகாரங்களை நடத்தின. எனவே அவற்றின் முற்றுரிமையை முடிக்கவேண்டுமென்று இக் கமிட்டி யோசனை கூறியது. இதற்காகக் கொண்டுவந்த மசோதாவை காமன்ஸ் சபை 1811-ல் தோற்கடித்தது. 1824 வரையில் 1720ஆம் ஆண்டின் சட்டம் ரத்தாகவில்லை.

இவ்விரண்டு சலுகை பெற்ற கம்பெனிகளின் முற்றுரிமை முடிந்ததும் கடல் இன்ஷூரன்ஸ் மட்டுமன்றிப் பிறவகை இன்ஷூரன்ஸ் விவகாரங்களையும் மேற்கொண்ட பல கம்பெனிகள் தோன்றின. இவற்றின் மொத்த வியாபாரம் மிக அதிகமாக இருந்தது. ஒரு சமயம், இதனால் லாயிட்ஸ் நிறுவனத்தின் முக்கியத்துவம் குறைந்து போய்விடும் என்றும், தனி ஈட்டுறுதியாளர்களின் எண்ணிக்கை குறைந்து இவ்வணிகத்தில் மிகச் சிலரே ஈடுபடுவர் அல்லது ஒருவரும் இருக்கமாட்டார்கள் என்றும் எண்ணப்பட்டது. ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட காரணங்களால் இவ்வாறு நிகழவில்லை. முதலாவதாக, மொத்த இன்ஷூரன்ஸ் வணிகம் வளர்ந்து வந்தது. எல்லாருக்கும் தொழில் நடத்த இடம் இருந்தது. மேலும் லாயிட்ஸ் நிறுவனம் நெடுங்காலத் தொடர்புகளைப் பெற்றிருந்தது. பல தலைமுறைகளாக அதன் ஈட்டுறுதியான உறுப்பினர்களிடம் இன்ஷூரன்ஸ் விவகாரங்களை நடத்திவந்த கப்பல் கம்பெனிகள் புதிதாகத் தோன்றியவற்றுக்குத் தம் வியாபாரத்தை மாற்ற விரும்பவில்லை. கூட்டுப் பங்குக் கம்பெனிகளுக்குப் போட்டியில் அடிபணியாத சுறுசுறுப்பான பல ஈட்டுறுதியாளர்கள் லாயிட்ஸ் நிறுவனத்தில் அங்கம் வகித்தனர். அவர்கள் தீவிரமாகப் போட்டியிட்டனர். எல்லாவகை இன்ஷூரன்ஸ் விவகாரங்களையும் மேற்கொண்டு கம்பெனிகளோடு எல்லாத் துறைகளிலும் போட்டியிட்டனர்.

1666-ல் லண்டனில் ஏற்பட்ட பெருந்தீயின் (Great Fire of London) விளைவாக வீடுகளைத் தீ இன்ஷூரன்ஸ் செய்யப் பல திட்டங்கள் தோன்றின. சிடி ஆப் லண்டனின் கார்ப்பொரேஷனால் ஒரு திட்டம் கொண்டுவரப்பட்டது. ஏற்கெனவே ஸ்தாபிக்கப் பட்டிருந்த ஒரு தனிக் கம்பெனியின் பலமான எதிர்ப்பினால் பெருநகர் மன்றம் (City Council) அத் திட்டத்தைக் கைவிட்டு வாடிக்கைக்காரர்களின் பிரிமியத் தொகைகளைத் திருப்பித் தந்துவிட்டது. பெருநகர் மன்றத்தை எதிர்த்த அத் தனிக் கம்பெனியின் பெயர் பயர் ஆபீஸ் (Fire Office). அது 1680-ல் நிறுவப்பட்டுத் தழைத்து வளர்ந்தது. 1712-ல் அதன் பெயர் பினிக்ஸ் (Phenix)[1] என்று மாற்றப்பட்டது. (ஒரு தீ இன்ஷூரன்ஸ் அலுவலகத்துக்கு மிகவும் ஏற்ற பெயர் தான் இது.) பின்னர் அதன் வியாபாரம் க்ஷீணித்தது. அதன் பிரீமிய வருமானம் அது கொடுக்கவேண்டிய ஈட்டுத் தொகைகளைவிடக் குறைந்தது. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டு முடிவதற்குள் அது மறைந்துவிட்டது.[2] 1683-ல் ப்ரெண்ட்லி சொஸைடி (Friendly Society) என்று மற்றொரு தனிக் கம்பெனி தோன்றியது. 1696-ல்

[1] நெருப்பினால் மடியாத ஒரு புராணப் பறவை.

[2] இன்றைய பினிக்ஸ் (Phoenix) ஸ்தாபனம் வேறு.

ஹாண்ட்-இன்-ஹாண்ட் (Hand-in-Hand) என்ற மூன்றாவது கம்பனி அமைக்கப்பட்டது. பிரீமிய விகிதம், கோரிக்கைகளுக்குப் பணம் கொடுக்கும் முறை இவற்றில் இக்கம்பெனிகளுக்குள் சில வேறுபாடுகள் இருந்தன. ஆனால் மூன்று கம்பெனிகளும் செங்கல் வீடுகளுக்கு வசூலித்ததைப்போல இருமடங்கு பிரீமியத்தை மரவீடுகளுக்கு வசூலித்தன. இருபதாம் நூற்றாண்டுத் தொடக்கம்வரை ஹாண்ட்-இன்-ஹாண்ட் கம்பெனி பணியாற்றிப் பின்னர் கமர்ஷியல் யூனியன் கம்பெனியோடு (Commercial Union) இணைந்தது.

பதினேழாம் நூற்றாண்டின் இத் தீ இன்ஷூரன்ஸ் நிறுவனங்கள் கட்டடங்களுக்கு மட்டுமே ஈட்டுறுதி அளித்தன. தட்டுமுட்டுச் சாமான்கள், மேஜை நாற்காலி கட்டில்கள் போன்றவற்றுக்கு தீ விபத்துக்கு ஈட்டுறுதி அளிப்பது பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில்தான் தொடங்கியது. வீடுகள், அவற்றிலிருந்த சாமான்கள் ஆகிய இரண்டுக்கும் ஈட்டுறுதி அளிக்கும் நோக்கத்தோடு பின்னர்ப் பல கம்பெனிகள் தோன்றின.

தொழிற்புரட்சி காரணமாக ஆயிரக்கணக்கான தொழிற்சாலைகள் தோன்றின ; அவற்றில் எந்திரங்கள் பொருத்தப்பட்டன. பெரும் அளவில் மூலப் பொருள்களையும் உற்பத்தியானவற்றையும் வைத்திருக்கப் பல கிடங்குகள் கட்டப்பட்டன. இவ் வபிவிருத்திகளால் தீ இன்ஷூரன்ஸுக்கு மேலும் தேவை அதிகமாயிற்று. இதற்காகப் பலப் புதுக் கம்பெனிகள் தோன்றின. அனுபவத்தின் வாயிலாக நஷ்டபயங்களை அவை விவரமாகப் பாகுபடுத்தின.[1]

கடல், தீ, விபத்து இன்ஷூரன்ஸ் வகைகளுக்கும் ஆயுள் இன்ஷூரன்ஸுக்கும் வேறுபாடு உண்டு. சாவுக்கு அது ஈட்டுறுதி கேட்கிறது. மரணம் அனைவருக்கும் நிச்சயம். ஆனால் இன்ஷூர் செய்யப்பட்ட கப்பல் பத்திரமாகத் துறைமுகத்துக்கு வந்து சேரலாம். விபத்தும் தீயும் ஏற்படும் என்ற நிச்சயமில்லை. எப்போது மரணம் ஏற்படும் என்பதுதான் ஆயுள் இன்ஷூரன்ஸில் நிச்சயமில்லாதது. சாவுக்கு ஈட்டுறுதி அளிப்பவர், கோருபவர் இருவருக்கும் நியாயமான பிரீமிய விகிதங்களை நிர்ணயிக்க மரணங்களைப்பற்றிய நம்பத்தக்க புள்ளிவிவரங்கள் தேவை. பெரிய எண்ணிக்கையில் மரண விவரங்களை ஆராய்ந்தால் ஒவ்வொரு வயதிலும் சாவு ஏற்படக்கூடிய நிகழ்த்திறம் (probability) எவ்வளவு என்பதை மதிப்பிட முடியும். ஆணுக்கும் பெண்ணுக்கும், நகரவாசிக்கும் கிராமவாசிக்கும், வெவ்வேறு

[1] ஆபத்துக்களைப் பாகுபடுத்துவது காலத்துக்குக் காலம் மாறும். தீ விபத்து அதிகம் ஏற்படக் கூடிய வாய்ப்பு, தீயைத் தடுக்கவும் அணைக்கவும் கண்டுபிடிக்கப்படும் புது முறைகள் ஆகியவற்றைப் பொறுத்து அவை மாறும்.

தொழில்களில் ஈடுபட்டிருப்போருக்கும் தனித்தனியாக இவ்வட்டவணைகளைத் தயாரிக்கலாம். எட்மண்டு ஹாலி (Edmund Halley) என்றவான நூலாசிரியர் முதன் முதலில் மரண விகித அட்டவணைகளைத் (mortality tables) தயாரித்தார்.[1] அது பதினேழாம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் நடந்தது. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் பிற அட்டவணைகள் தயாரிக்கப்பட்டன.

எலிசபெத் அரசியின் காலத்தில் வரையப்பட்ட சில ஆயுள் இன்ஷூரன்ஸ் ஒப்பந்தங்கள் இன்றும் பாதுகாக்கப்பட்டுள்ளன. இன்றைய ஒப்பந்தங்களுக்கும் அவற்றுக்கும் ஒரு முக்கிய வித்தியாசம் இருந்தது. அவை குறுகியகால ஒப்பந்தங்கள். சாதாரணமாக ஓர் ஆண்டுக்கு மட்டும் வரையப்பட்டன. அவ்வாண்டு முடிந்ததும் அவை காலாவதியாகி மீண்டும் புதுப்பிக்கப்படும்.[2] இன்றைய ஆயுள் இன்ஷூரன்ஸ் ஒப்பந்தங்களைவிடத் தீ, விபத்து இன்ஷூரன்ஸ் ஒப்பந்தங்களை அவை ஒத்திருந்தன. கடல் இன்ஷூரன்ஸ் பாலிசிகளைப் போலவே அவையும் ராயல் எக்ஸ்சேஞ்சில் ஈட்டுறுதிகள் கழகத்தில் பதிவு செய்யப்பட்டன. அவை கடல் இன்ஷூரன்ஸுடன் நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டிருந்ததாகத் தோன்றுகிறது. கடன்காரன் இறந்துவிட்டாலும் கடன் தொகையைப் பெறவேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடு சில சமயம் குறுகியகால ஆயுள் ஈட்டுறுதி கோரப்பட்டது. (இக் கடன்கள் வெளிநாட்டு வாணிபத்துக்காக உபயோகிக்கப் பட்டிருக்கலாம்.) வட ஆப்பிரிக்கக் கடற் கொள்ளைக்காரர்கள் (Corsairs) கையில் அகப்பட்டு மீட்சித் தொகைக்காகப் பிடித்து வைக்கப்படும் ஆபத்துக்கு ஈட்டுறுதி கோரி மத்திய தரைக் கடலில் கப்பலோட்டிய பல கப்பல் தலைவர்கள் ஆயுள் இன்ஷூரன்ஸ் ஒப்பந்தங்களைச் செய்துகொண்டனர்.

பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில்தான் முழு ஆயுள் இன்ஷூரன்ஸ் எல்லா இடத்திலும் வழக்கத்துக்கு வந்தது. தொழிற் புரட்சியின் போது வியாபாரிகளும் தொழில் அதிபர்களும் செல்வந்தர்களாகவும்

[1] மரண விகித அட்டவணைகள் எல்லாக் காலத்துக்கும் ஒன்றேபோல் இருக்காது. அவற்றை அடிக்கடி மாற்ற வேண்டும். வைத்திய சாஸ்திர வளர்ச்சி, குழந்தைச் சாவுகள் குறைதல், நகரத்திலும் நாட்டுப்புறத்திலும் வாழ்க்கைச் சூழ்நிலையில் அபிவிருத்தி ஆகியவை வாழ்க்கைக் காலத்தை அதிகரிக்கின்றன.

[2] வருடாந்திர பிரீமியத்தைக் கட்டாவிட்டால் இன்றைய ஆயுள் பாலிசியும் காலாவதி ஆகலாம். ஆனால் பெரும்பாலான பாலிசிகளில் காலாவதித் தடை (non-forfeiture) விதிகள் உள்ளதால் இவ்வாறு நேருவது அரிது. ஆனால் இன்றைய ஆயுள் பாலிசி ஒரே ஒப்பந்தம் ஆகும். ஆண்டுகள் கழியக் கழிய அதன் பிரீமியத் தொகை உயராது. முன்னர் புதிதாகத் தோன்றிய பாலிசிகள் ஒவ்வொரு ஆண்டும் புதுப்பிக்கப்பட்டன. புது ஆண்டின் ஒப்பந்தம் புதியது. அதில் கோரப்பட்ட பிரீமியத் தொகை முந்திய ஆண்டைவிட அதிகம். ஏனெனில் வயது முதிரும்போது மரண ஆபத்தும் அதிகரிக்கிறது.

சமூகத்தில் முக்கிய இடம் வகிப்பவர்களாகவும் விளங்கினர். அவர்களது வாழ்க்கைத் தரம் உயர்ந்திருந்தது. அவர்கள் மரணமடைந்தால் அதே வாழ்க்கைத் தரத்தை அவர்களது குடும்பங்கள் அனுபவிக்க முடியாது. எனவே அதற்காக வழி செய்யவேண்டியிருந்தது. அத்தகைய ஆட்களை ஆயுள் இன்ஷுரன்ஸ் விசேஷமாகக் கவர்ந்தது. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் இதற்காகப் பல சங்கங்கள் தோன்றின. சங்கத்தின் ஒவ்வோர் உறுப்பினரும் சங்க நிதிக்குக் காலம் தவறாது பணம் செலுத்தி வந்தனர். அவர் இறந்தால் அவரது மனைவிக்கு, அவர் பணம் செலுத்திய ஆண்டுகளின் எண்ணிக்கையைப் பொறுத்து, ஒரு தொகை அளிக்கப்பட்டது. 1706-ல் தோன்றிய அமிகபில் சொஸைடி (The Amicablc Society) இவ்வாறு 1757 வரை பணியாற்றியது. பின்னர் அதன் இருப்புகள் போதுமான அளவு அதிகரிக்கவே ஓர் உறுப்பினர் இறந்தால் குறைந்த அளவு ஒரு குறிப்பிட்ட தொகைக்கு அது உத்தரவாதம் அளித்தது.

1756-ல் எக்விடபில் சொஸைடி (The Equitable Society) அமைக்கப்பட்டது. அது "ஓர் ஆண்டுக்கோ குறிப்பிட்ட சில ஆண்டுகளுக்கோ அல்லது ஈட்டுறுதி கோரும் நபரின் ஆயுள் முழுவதுக்குமோ (அவர் வயது எட்டுக்குக் குறையாமலும் அறுபத்தேழுக்கு அதிகமாகமலும் இருந்தால்) அவரது வயதைப் பொறுத்த பிரீமியங்களைப் பெற்று" ஆயுள் இன்ஷுரன்ஸ் செய்யும் நோக்கத்தோடு அமைக்கப்பட்டது. அதற்கடுத்த ஆண்டு அது ஓர் அமைப்புப் பட்டயம் கோரி மனுப் போட்டது. அம்மனுவை அமிகபில் சொஸைடியும், ராயல் எக்ஸ்சேஞ்ஜ் அஷ்யூரன்ஸ், லண்டன் அஷ்யூரன்ஸ் நிறுவனங்களும் எதிர்த்தன. பின்னிரு கம்பெனிகளும் கடல் இன்ஷுரன்ஸில்தான் ஈடுபட்டிருந்தன. அவற்றின் ஆயுள் இன்ஷுரன்ஸ் விவகாரங்கள் குறுகியகால ஈட்டுறுதி பற்றியவை. இருந்தபோதிலும் அவை அதை எதிர்த்தன. எதிர்ப்பு பலனளித்துப் பட்டயம் வழங்கப் படவில்லை. ஆனால் எக்விடபில் சொஸைடியை நிறுவ முன்வந்தவர்கள் அதைக் கூட்டு நிறுவனமாகவே நடத்துவதெனத் தீர்மானித்தனர். இறுதியில் அதேபோல 1762-ல் அது அமைந்தது.

பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் (1792 வரை) ஆயுள் இன்ஷுரன்ஸை ஈட்டுறுதி கோருபவர் விண்ணப்பிக்கும் சமயத்தில் தான் அடைந்த வயதைப் பொறுத்து நிலையான பிரீமியம் கட்டும் நிரந்தரமான ஒப்பந்தமாக வழங்கிய ஒரே கம்பெனி எக்விடபில்தான். பிற இரண்டு பட்டயக் கம்பெனிகளும் தனி ஈட்டுறுதியாளர்களும் வருடாந்தர ஆயுள் இன்ஷுரன்ஸ் பாலிசிகளை வழங்கினர். அவை

ஆண்டுதோறும் புதுப்பிக்கப்பட்டன. ஈட்டுறுதி கோரும் நபரின் வயதைப் பொறுத்து வருடாந்தர பிரீமியங்கள் உயர்ந்தன.

இக் காலத்தில் பல ஆயுள் ஈட்டுறுதி ஒப்பந்தங்கள் வெறும் ஊக வாணிபமாக இருந்தன. போரில் ஈடுபட்டிருந்த பிரசித்தமான போர் வீரர்களின் ஆயுளை அவர்கள் வாழ்வதில் சொந்த அக்கறையில்லாதவர்கள்கூட இன்ஷூரன்ஸ் செய்தனர். இவை வெறும் சூது விவகாரங்களே (wagers). 1774-ல் வந்த ஆயுள் இன்ஷூரன்ஸ் சட்டம் இவற்றைத் தடைசெய்தது. யாருடைய ஆயுள் இன்ஷூர் செய்யப்படுகிறதோ அவர்களது வாழ்விலே அக்கறை உள்ளவர்களது நன்மைக்காகத்தான் ஈட்டுறுதி ஒப்பந்தங்கள் ஏற்படவேண்டும் என்றும், ஈட்டுறுதித் தொகை அவர்கள் அக்கறை கொண்ட தொகையைவிட அதிகமாக இருக்கக்கூடாது என்றும் அச் சட்டம் கூறியது.

பதினெட்டாம் நூற்றுண்டின் இறுதிக்குள் வேறிரு கம்பெனிகளும் ஸ்தாபிக்கப்பட்டன. 1792-ல் வெஸ்ட்மின்ட்ஸ்டரும் (Westminster), 1797-ல் பெலிகனும் (Pelican) தோன்றின. இவ்விரண்டுக்குமே சாசனம் கிடைக்கவில்லை. இரண்டும் கூட்டு நிறுவனங்களாக அமைக்கப்பட்டன. அவர்களது நடைமுறை எக்விடபிலின் நடைமுறையினின்று ஓரளவு மாறுபட்டது. ஈட்டுறுதியின் அடிப்படைத் தொகையோடு இலாபப் பங்கையும் எக்விடபில் சேர்த்துத் தந்தது. இவை இரண்டும் அவ்வாறு செய்யவில்லை. புது ஒப்பந்தங்களைப் பிடித்துத் தருவதற்கு ஏஜென்டுகளுக்கு இவை கமிஷன் கொடுத்தன. எக்விடபில் அவ்வாறு செய்யவில்லை.

பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டில் மேலும் பல ஆயுள் ஈட்டுறுதி நிறுவனங்கள் தோன்றின. 1824-ல் இரண்டு சலுகை பெற்ற கம்பெனிகளின் முற்றுரிமையும் நீங்கி, அதன் பின்னர் அந் நூற்றுண்டில் கூட்டுப் பங்குக் கம்பெனிகளுக்குப் பொறுப்பு வரையறுக்கும் உரிமை கிடைத்ததும் இப் புதுக் கம்பெனிகளின் தோற்றம் அதிகமாயிற்று. அந் நூற்றுண்டில் ஆயுள் இன்ஷூரன்ஸ் மிகப்பெரும் அளவுக்கு அதிகரித்தது. (இருபதாம் நூற்றுண்டிலும் அது தொடர்ந்து அதிகரித்தது). மிகவும் கவர்ச்சிகரமான பல புது அம்சங்களைக் கொண்ட பாலிசிகள் வழங்கப்பட்டன. இவற்றை எல்லாம் விவரமாக இவ்வதிகாரத்தில் கூறமுடியாது. ஆனுல், சில பாலிசிகளைப்பற்றி மட்டும் இங்குக் கூறவேண்டும். இவற்றில் எண்டோமென்டு பாலிசி ஒன்று. இவ் வொப்பந்தத்தின்படி ஒரு குறிப்பிட்ட வயதை இன்ஷூர் செய்யப்பட்டவர் அடைந்ததும் (அல்லது அதற்கு முன் அவர் இறந்தால், அவர் இறந்ததும்) ஈட்டுறுதித்தொகை அளிக்கப்படும். மற்றெரு வகைப் பாலிசியின்படி வீடுகள் வாங்கவழியுண்டா

கிறது. ஒருவன் வீட்டை வாங்கித் தவணைகளில் பணம் செலுத்து கிருனென்ருல் அவன் தவணைகள் முடியுமுன்னர் இறந்து விட்டால் மீதமுள்ள பொறுப்பை இன்ஷ்யூரன்ஸ் கம்பெனி செலுத்தி விடுகிறது. மற்ருெரு வகை ஒப்பந்தத்தின்படி ஈட்டுறுதி பெறுபவர் ஒரு குறிப்பிட்ட வயதை அடைந்ததும் ஒரு மொத்தத் தொகையைப் பெறலாம் அல்லது தம் வாழ்நாள் முழுமைக்கும் ஓர் ஓய்வு ஊதியத்தை (pension) மாதந்தோறும் பெறலாம்.

தொழில் இன்ஷ்யூரன்ஸ் (industrial insurance) என்றழைக்கப்பட்ட விவகாரங்கள் முதன் முதலில் தோன்றியபோது, தொழிலாளர்களது ஈமச் சடங்குகளுக்கான செலவுகளுக்காக வழி செய்வதே அவற்றின் நோக்கமாக இருந்தது. அதற்காக அவர்கள் வாரம் சில பென்னிகளை வசூலிப்பாளர்களிடம் செலுத்தி வந்தனர். 1923 ஆம் வருடத்துத் தொழில் இன்ஷ்யூரன்ஸ் சட்டத்தின்படி நியமிக்கப்பட்ட ஒரு கமிஷனர் இவ் விவகாரங்களைக் கண்காணிக்கிருர். இன்று இன்ஷ்யூரன்ஸ் வசூலிப்பாளர்கள் (collectors) எல்லாவகை இன்ஷ்யூரன்ஸுக்கும் வீட்டில் வந்து பணம் வசூலிக்கும் வசதி ஏற்பட்டிருக்கிறது. தொழிலாளர்களின் ஆயுள் பாலிசி, வீடு வாங்குவது, தீ, மோட்டார் விபத்து ஆகியவற்றுக்காகவும் பிற சாதாரண பாலிசிகளுக்காகவும் இவ்வாறு பணம் வசூலிக்கப்படுகிறது.

உடற் காயங்களுக்கு ஈட்டுறுதி அளிப்பது பத்தொன்பதாம் நூற்ருண்டின் மத்தியில்தான் தொடங்கியது. முதன் முதலில் இதை ஆரம்பித்த கம்பெனிகள் ரெயில் விபத்துக்கள்மீதுதான் கவனம் செலுத்தின. விரைவிலேயே இது விஸ்தரிக்கப்பட்டது. சில ஆண்டுகளில் எந்த விபத்திலும் ஏற்படும் சாவு அல்லது உடலுக்குத் தீங்கு நேருவதற்கு விபத்து இன்ஷ்யூரன்ஸ் கம்பெனிகள் ஈட்டுறுதி அளிக்கலாயின.

கடந்த நூறு ஆண்டுகளில் தோன்றியுள்ள பலவித விபத்து இன்ஷ்யூரன்ஸ் ஒப்பந்தங்களை இங்கு விவரிக்கத் தேவையில்லை. கொள்ளை (burglary), வீடு புகுந்து களாவாடுதல் (house-breaking), பிறர்பொருளைக் கவர்தல் (larceny), திருட்டு (theft), ஆகியவற்ருல் பொருள் நஷ்டம், விபத்துகளின் விளைவாக மூன்ரும் மனிதர்களின் சொத்துக்கோ உடலுக்கோ ஏற்படும் தீங்குக்காகச் சட்டம் விதிக்கும் பொறுப்பு, மோட்டார் விபத்துகளால் மூன்ரும் மனிதருக்குத் தர வேண்டிய நஷ்ட ஈட்டுப் பொறுப்புகள், கண்ணுடி உடைதல் போன்ற பல நிகழ்ச்சிகளுக்கு இப்போது ஈட்டுறுதி பெற முடியும்.

நம்பிக்கை உத்தர்வாதத்துக்கும் (Fidelity Guarantee) உடலுக்கோ சொத்துக்கோ தீங்கு நேருவதற்கும் நிறைய வித்தியாசம்

இருந்தபோதும் அதுவும் விபத்து இன்ஷூரன்ஸில் ஒரு பிரிவாகப் பகுக்கப்படுகிறது. தமக்குச் சொந்தமில்லாத நிறையப் பணத்தைப் பெறுவதும் கொடுப்பதும் செய்யவேண்டிய பணிகளில் ஈடுபட்டிருக்கும் ஒருவன் தன் நாணயமான நடத்தைக்கு உத்தரவாதம் அளிக்க வேண்டியிருக்கும். அதற்காக ஒரு நண்பன் அவனுக்கு ஜாமீன் நிற்கலாம். அல்லது அதற்காக ஒரு இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனியின் உத்தரவாதத்தைப் பெறலாம். பிரீமியம் பெறுவதற்கு ஈடாக, அவன் நாணயமற்று நடந்தால் ஏற்படக் கூடியப் பண நஷ்டத்தை இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனி ஈடு செய்கிறது.

1720-ன் சட்டம் 1824-ல் ரத்தானதும் ஏற்பட்ட கம்பெனிகளில் சில முக்கியமானவை; அவை நிறைய மூலதனம் பெற்றிருந்தன; நல்ல முறையில் பணியாற்றின. ஆனால் வேறுபல அவ்வளவு நன்றாகப் பணியாற்றவில்லை. அவற்றில் சில மிகக் குறைவான பிரீமியங்களை அதே ஈட்டுறுதிக்குப் பெற்று, இறுதியில் திவாலாயின. தொடக்கத்திலிருந்தே சில கம்பெனிகள் மோசடி நோக்கத்துடன் ஆரம்பிக்கப்பட்டன. பொதுமக்களை இத்தகைய கம்பெனிகளால் நஷ்டம் அடையாது காப்பாற்ற வேண்டியதன் அவசியம் தெளிவாகப் புலனாயிற்று. அதற்காக வரிசையாகப் பல சட்டங்கள் வந்தன.

1870 ஆம் ஆண்டின் ஆயுள் இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனிகள் சட்டத்தின்படி இத்துறையில் ஈடுபட விரும்பிய கம்பெனி ஒவ்வொன்றும் வாணிபக் கழகத்திடம் 20,000 பவுன் வைப்புத் தொகையைக் (deposit) கட்டவேண்டும் என்று விதிக்கப்பட்டது; கம்பெனியின் பிரீமியத் தொகைகள் சேர்ந்த ஆயுள் இன்ஷூரன்ஸ் நிதி 40,000 பவுனாகப் பெருகிய பின்னரே இவ் வைப்புத் தொகை திருப்பித் தரப்படும். ஆயுள் இன்ஷூரன்ஸோடு பிறவகை ஈட்டுறுதிகளையும் செய்யும் கம்பெனிகள் ஆயுள் இன்ஷூரன்ஸுக்காகத் தனியாக நிதியொன்றை வைத்திருக்கவேண்டும். எல்லாவற்றுக்கும் சரியான கணக்கு வைக்கவேண்டும். கணக்குகளைக் குறிப்பிட்ட மாதிரியில் வெளியிடவேண்டும். இதனால், அக்கறைகொண்ட எவரும் கம்பெனி எப்படி நடக்கிறது என்பதை அறிந்துகொள்ளலாம். புதுக் கம்பெனிகள் விஷயத்தில் ஐந்தாண்டுக்கு ஒரு முறையும் பழையவற்றில் பத்தாண்டுக்கு ஒரு முறையும் கம்பெனியின் நிதி நிலைமை பற்றி கம்பெனியோடு சம்பந்தப்படாத ஆக்ச்சுவரி (actuary) ஒருவர் விசாரணை நடத்துவார்.

மேலும் பல விதிகளைக்கொண்ட இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனிகள் சட்டமொன்று (Assurance Companies Act) 1909-ல் நிறைவேறியது. (கடல் ஈட்டுறுதியைத் தவிரப்) பெரும்பாலான வகை இன்ஷூரன்ஸு

களையும் பற்றி இதில் விதிகள் இருந்தன. ஒரு கம்பெனி ஈடுபடும் இன்ஷ்யூரன்ஸ் வணிக வகைகளில் ஒவ்வொரு வகைக்கும் 20,000 பவுன் தனித்தனியாக வைப்புத்தொகையாகச் சமர்ப்பிக்கவேண்டும் என்று அது விதித்தது. சாதாரணமாக இவ் வைப்புத்தொகை திருப்பித் தரப்படமாட்டாது. ஒவ்வொரு வகை ஈட்டுறுதிக்கும் தனித்தனி நிதிகள் இருக்கவேண்டும். ஆனால் இவற்றினின்று முதலீடுகளைத் தனித்தனியாகச் செய்யவேண்டுமென்பதில்லை.[1] கணக்குகளை வைக்கும் முறை, ஐந்தொகைக் குறிப்பை எப்படி அமைக்கவேண்டும் போன்ற பல விஷயங்களைப் பற்றியும் விதிகள் அச் சட்டத்தில் காணப்பட்டன. இன்ஷ்யூரன்ஸ் கம்பெனிகளை மட்டும்தான் அது கட்டுப்படுத்தியது. லாயிட்ஸ் அல்லது அது போன்ற ஸ்தாபனங்களைச் சேர்ந்த தனி ஈட்டுறுதியாளர்களை அது கட்டுப் படுத்தவில்லை. அவர்கள் நம்பிக்கையாகவும் பலவீனமின்றியும் பணியாற்ற விசேஷ விதிகள் தயாரிக்கப்பட்டன. 1909ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தின் விவரமான விதிகள் அமலுக்கு வந்த பின்னும் பல கம்பெனிகள் அடுத்த சில ஆண்டுகளில் மூடப்பட்டன. எனவே அதைத் திருத்திப் பல சட்டங்கள் வந்தன.

1930ஆம் ஆண்டின் சாலைப் போக்குவரத்துச் சட்டம் (Road Traffic Act) மோட்டார் இன்ஷ்யூரன்ஸில் ஈடுபட்ட கம்பெனிகள் வைப்புத் தொகைகள் கட்டவேண்டும் என்று குறிப்பிட்டது.

இன்ஷ்யூரன்ஸ் பொதுமக்களைப் பாதுகாக்க வேண்டி அமைக்கப்பட்ட விதிகளை மேலும் திருத்தி, பலப்படுத்தி 1946-ல் இன்ஷ்யூரன்ஸ் கம்பெனிகள் சட்டம் (Assurance Companies Act) ஒன்று வந்தது. இச்சட்டம் கூடுமான வரை எல்லா விஷயத்துக்கும் விதிகளைக் கொண்டிருந்தது. (முதல் தடவையாக) கடல், விமான (Aviation) இன்ஷ்யூரன்ஸ் பற்றியும் இதில் விதிகள் இருந்தன. ஒவ்வொரு இன்ஷ்யூரன்ஸ் கம்பெனியின் செலுத்தப்பட்ட மூலதனமும் 50,000 பவுனுக்குக் குறையாதிருக்கவேண்டும் என்று அச்சட்டம் விதித்தது. ஒரு கம்பெனியின் சொத்துக்களின் மதிப்பு அதன் பொறுப்புக்களை விட, 50,000 பவுன் அல்லது வருடாந்தரப் பிரிமிய வருமானத்தில் பத்தில் ஒரு பங்கு, இவ்விரண்டில் எது அதிகமாக இருக்கிறதோ அவ்வளவாவது அதிகமாக இருக்கவேண்டும் என்றும் அது விதித்தது. இதனால் அக் கம்பெனியின் நிதி நிலைமை திடமாக இருக்கிறதா என்பதை உணரலாம். வைப்புத்தொகை முறைபோதுமான பாதுகாப்பைப் பொதுமக்களுக்கு அளிக்கவில்லை; அத் தொகை அக் காரணத்

[1] *இச் சலுகை தவறுகிவிட்டது; நிதிகளைக் கம்பெனிக் கணக்கில் தனித்தனியாக வைத்ததின் நன்மை பெரும் அளவுக்கு இழக்கப்பட்டது.*

துக்குப் போதாது; அதை நிறைய உயர்த்தினால்தான் அது பலன ளிக்கும் என்று நெடு நாட்களாகவே ஓர் எண்ணம் இருந்தது. வியாபாரத்தில் நன்கு பயன்படுத்தக்கூடிய மூலதனப் பணத்தை வைப்புத் தொகையாகப் பூட்டிவைப்பதும் சரியன்று. இச் சட்டம் கம்பெனியின் நிதி நிலைமையின் திண்மையை நிர்ணயிக்க வேறு முறை யைக் கையாளுவதால், வைப்புத்தொகைகளைப் புதுக் கம்பெனிகள் செலுத்தவேண்டியதில்லை என்றும் பழையவை தம் வைப்புத்தொகை களைத் திருப்பிப் பெற்றுக்கொள்ளலாம் என்றும் முடிவு செய்யப் பட்டது. 1933, 1935-ல் வந்த இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனிகளை (மூடுவது பற்றிய) சட்டங்களின் (Assurance Companies [Winding Up] Acts) படி ஒரு கம்பெனியின் நிதி நிலைமை சீராக உள்ளதா என்பதை அறியவோ வேறு காரணத்துக்கோ விசாரணை நடத்த வாணிபக் கழகம் ஏற்கெனவே உரிமை பெற்றிருந்தது. 1946ஆம் ஆண்டின் சட்டம் இவ்வதிகாரங்களை விஸ்தரித்தது.

1870, 1946 ஆகிய ஆண்டுகளுக்கிடையான முக்கால் நூற்றாண்டுக் காலத்தில் இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனிகள் விஷயத்தில் அரசாங்கம் கொண்டிருந்த மனோபாவம் மிகவும் மாறிற்று. 1870 ஆம் ஆண்டில் வந்த சட்டம் இன்ஷூரன்ஸ் தொழிலில் அரசாங்கக் குறுக்கீட்டைக் கூடுமான அளவு குறைவாக வைத்தது. தலையிடாமைக் கொள்கைக்கு நல்ல ஆதரவு இருந்த காலத்தில் எத்தகைய கட்டுப்பாடுகளை அரசாங் கம் விதிக்குமோ அதேபோல அச் சட்டம் அமைந்திருந்தது. ஒரு வகை ஈட்டுறுதியைத்தான் அது கட்டுப்படுத்தியது. அச் சட்டத்தின் படி அரசாங்கம் எந்தக் கம்பெனியின் நிதி நிலைமைக்கும் சான்றிதழ் அளிக்க முன்வரவில்லை. சொத்தைவிடப் பொறுப்புகளதிகமாகி நிதி நிலைமை மோசமாக உள்ள கம்பெனியைத் தொழில் நடத்து வதினின்று தடுக்கவுமில்லை. கம்பெனி நிர்வாகத்தைப்பற்றி ஓரள வுக்கு விளம்பரம் அளிப்பதே அதன் நோக்கம். அதைப் பார்த்து மக்களே அக் கம்பெனியுடன் ஈட்டுறுதி வாணிபம் செய்வது தமக்கு நல்லதா அல்லவா என்பதைத் தீர்மானித்துக்கொள்ளவேண்டும். 1946-ல் போதோ பொருளாதார விவகாரங்களில் தலையிடாமைக் கொள்கையை அரசாங்கம் அடியோடு கைவிட்டிருந்தது. அவ்வாண் டின் சட்டம் எல்லா வகை ஈட்டுறுதி வணிகத்தையும் கட்டுப்படுத் தியது. அதோடு பிரிட்டிஷ் இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனிகள் பொறுப் புக்கு ஈடாகச் சொத்துக்களை வைத்திருக்க வேண்டும் என்பதை நிச்சயப்படுத்தும் நோக்கமும் அதற்கிருந்தது. இன்ஷூரன்ஸ் விஷயத்தில் மக்கள் தம் சொந்தப் பகுத்தறிவை உபயோகித்து முடிவுக்கு வரத் தேவையான சாதனங்களை மட்டும் அளிப்பதோடு நிற்காமல் அவர்களுக்குக் கூடுமான அளவு பாதுகாப்பு அளிக்குமாறு இச் சட்டம் அமைக்கப்பட்டது.

சமீப காலம் வரை இன்ஷூர் செய்ய விரும்பியவர்கள் மட்டுமே தன்னிச்சையாக அதைச் செய்தனர். மக்களில் பலருக்கும் சில ஆபத்துகள் நேரக் கூடும். அதனுல் ஏற்படக் கூடிய பண நஷ்டத்துக்கு ஈட்டுறுதி கோரவேண்டுமா வேண்டாமா என்பதை மக்களே தீர்மானித்துக் கொண்டனர். ஆனுல், கடந்த சில ஆண்டுகளில் சிலவகை ஆபத்துக்களுக்குக் கட்டாயமாக இன்ஷூர் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. கரிச் சுரங்கங்களை அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்ளுமுன் சுரங்கத் தொழிலாளர்களுக்கு நேரக்கூடிய விபத்துகளுக்காகத் தொழிலாளர் நஷ்ட ஈட்டுச் சட்டங்களின்படி (Workmen's Compensation Acts) ஏற்படும் தம் பொறுப்புக்குச் சுரங்க முதலாளிகள் கட்டாயமாக இன்ஷூர் செய்ய வேண்டியிருந்தது. விமானத்தின் முதலாளி, பிரயாணிகளுக்கோ பிறருக்கோ ஏற்படும் விபத்துகளுக்காக இனி இன்ஷூர் செய்ய வேண்டும். கட்டாய ஈட்டுறுதிகளில் மிகவும் பிரசித்தமானது மூன்றும் மனிதருக்கான மோட்டார் இன்ஷூரன்ஸ் (Third-party Motor Insurance) ஆகும். தன் வண்டியினுல் யாருடைய உயிருக்கும் உடலுக்கும் நேரக் கூடிய தீங்குக்காக மோட்டார் வண்டியின் சொந்தக்காரர் கட்டாயமாக இன்ஷூர் செய்ய வேண்டும். இதற்குச் சில விதிவிலக்குகள் உண்டு.

ஈட்டுறுதி அளித்த கம்பெனி திவாலாகி விடுவதால் மூன்றும் மனிதருக்கான மோட்டார் இன்ஷூரன்ஸினுல் சில சமயம் பலன் கிடைப்பதில்லை. இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனி மூழ்கிவிட்டாலும், தன் கவனக்குறைவினுல் மூன்றுவது நபர் ஒருவருக்கு ஏற்பட்ட தீங்குக்கு வண்டியின் சொத்தக்காரனுக்குப் பொறுப்புத் தீர்ந்து விடவில்லை. ஆனுல், கொடுக்க அவனிடம் பணமில்லையாயின் காயம்பட்ட மனிதனுக்கு நஷ்டஈடு ஒன்றும் கிடைக்காது. பெரிய கம்பெனிகள் தம் பொறுப்புகளைக் கொடுக்க இயலாமற் போவது சாதாரணமாக நேரக் கூடியது அல்ல. ஆனுல் கட்டாயமான மூன்றும் நபர் மோட்டார் இன்ஷூரன்ஸ் அமலுக்கு வந்த முதற்சில ஆண்டுகளில் ஐந்து சிறிய கம்பெனிகள் மூடப்பட்டன. இக் குறையைத் தீர்க்க இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனிகளும் தனி ஈட்டுறுதியாளர்களும் ஒரு வழிசெய்தனர். ஈட்டுறுதி அளிப்போர் சங்கம் (Insurers' Association) ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. அதன் உறுப்பினர்கள் அனைவரும் போதுமான அளவு பணத்தை அதற்குச் செலுத்தினர். கோர்ட்டுகள் காயமடைந்த மூன்றும் மனிதர்கள் விஷயத்தில் தீர்ப்பளித்த நஷ்ட ஈட்டுத் தொகையனைத்தையும் இன்ஷூரன்ஸ் செய்யாமலிருந்தாலும், இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனியால் கொடுக்க முடியாமற்போனுலும் இச் சங்கமே அளிக்கிறது.[1] ஆகையால் மோட்டார்க்காரன் அல்லது

[1] காஸல் (Cassel Report) ஒரு மத்திய நிதியை அமைக்கவேண்டுமென்று கூறிய யோசனையை இது பின்பற்றியது.

இன்ஷுரன்ஸ் கம்பெனியிடமிருந்து விபத்திலே தீங்குற்றவர் நஷ்ட ஈடு பெறமுடியாவிட்டால் ஈட்டுறுதி அளிப்போர் சங்கத்திலிருந்து அதைப் பெறலாம். (இப்போது அது மோட்டார் ஈட்டுறுதியளிப் போர்க் கழகம் [Motor Insurers' Bureau] என்றழைக்கப்படுகிறது.)

1911-ல் அரசாங்கம் தேசீயச் சுகாதார இன்ஷுரன்ஸையும் தேசீய வேலையின்மை இன்ஷுரன்ஸையும் ஏற்படுத்தியது. இத் திட்டத்தில் உடல் உழைப்பாளர்களில் பெரும்பாலோரும் பிறவகைத் தொழிலாளர்களில் பலரும் சேர்க்கப்பட்டனர். முதலாளிகள் தொழி லாளிகள் இருவரிடமிருந்தும் சந்தா வசூலிக்கப்படுகிறது. அரசாங்க மும் மானியம் அளிக்கிறது. தேசீய இன்ஷுரன்ஸ் விவகாரங்களின் நடைமுறையைப் பெரும் அளவுக்கு "அங்கீகரிக்கப்பட்ட சங்கங்கள்" (approved societies) மேற்கொண்டன. இவற்றில் பல நெடுங்கால மாகத் தோழமைச் சங்கங்களாகப் பணியாற்றியவை. தம் உறுப்பினர் கள் நோய்வாய்ப்படும் ஆபத்துக்கு ஈட்டுறுதி அளிக்கும் தன்னிச்சை யான திட்டங்களை அவை பல்லாண்டுகளாகச் செயலாற்றி வந்திருந் தன. முதலில் புகுத்தப்பட்ட தேசீய இன்ஷுரன்ஸ் திட்டம் பின்னர் பல்வேறு வழிகளில் விஸ்தரிக்கப்பட்டது. நோய்வாய்ப் பட்ட காலத்தில் உதவி (sickness benefit), வேலையில்லாதவருக்கு உதவி (unemployment benefit), பேறுகாலத்து உதவி (maternity benefit), முதியோர் உபகாரச் சம்பளம் (old age pension), விதவை கள் உபகாரச் சம்பளம் (widow's pension), இறப்புக்கால உதவி (death grant), பிற உதவிகள் ஆகிய எல்லாவகை உதவிகளும் ஒரே திட்டத்தில் சேருமாறு 1946-ல் ஒரு தேசீய இன்ஷுரன்ஸ் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. அத் திட்டம் 1948 ஜுலை 5 ஆம் நாள் அமலுக்கு வந்தது. பதினறு வயதாகி, அறுபத்தைந்து முடியாதவர்களில் பெரும்பாலோர் இத் திட்டத்தின்படி தம் சந்தாக்களைச் செலுத்து கின்றனர். வேலையிலிருப்பவர், சுயமாகத் தொழிலாற்றுபவர்கள் (self - employed), வேலையற்றவர்கள், இவ் வகுப்புகளில் ஆண், பெண் இருபாலார் ஆகிய ஒவ்வொரு பிரிவுக்கும் சந்தா விகிதம் மாறுபடுகிறது. பென்ஷன்கள் மற்றும் தேசீய இன்ஷுரன்ஸ் அமைச் சகம் (Ministry of Pensions and National Insurance) நேரிடை யாக இத்திட்டத்தை நடத்துகிறது. அதற்காக இதன் தல அலுவல கங்கள் நிறுவப்பட்டுள்ளன. இப்பணியில் இப்போது அங்கீகரிக்கப் பட்ட சங்கங்கள் எவ்விதத் தொடர்பும் கொண்டிருக்கவில்லை.

"நஷ்டத்தைப் பரப்புதல்" தனி மனிதர்களுக்குப் பெரும் தீங்கும் பெருநஷ்டமும் ஏற்படாது தடுத்தல் இவற்றுடன் இன்ஷுரன்ஸ் வாணிபம் நாட்டின் பொருளாதார நலனுக்குச் செய்யும் சேவை முடிந்துவிடவில்லை. கம்பெனிகளாயினும், தனியாராயினும்,

ஈட்டுறுதி செய்யும் நிறுவனங்கள் தம்மிடம் எதிர்பாராது வரக்கூடிய பெரிய நஷ்டஈட்டுக் கோரிக்கைகளுக்காக நிறையப் பண இருப்பை வைத்திருக்கின்றன. இப்பணத்தை நன்கு முதலீடு செய்யமுடியும். இம் முதலீடுகள் தொழிலை வளர்க்கின்றன. தம்முடைய அக்கறைக்காகவும் தம் பாலிசிக்காரர்களின் அக்கறைக்காகவும், தீ விபத்துக்களைத் தடுக்கும் முறைகளைப் பற்றி அவை தேர்ந்த யோசனைகளைக் கூறுகின்றன. கொதிகலன்களையும் எந்திரங்களையும் கண்காணிப்பதில் தேர்ச்சிபெற்றவர்களை அவை வேலைக்கு வைத்துள்ளன. அதனுல் தொழிற்சாலை அதிபர்கள் விபத்துகளைக் குறைக்க முடிகிறது. அதேசமயம் தொழிற்சாலைச் சட்டங்களின்படி அவர்களின் பொறுப்பும் பூர்த்தியாகிறது.[1] தவிர, பிரிட்டனைச் சேர்ந்த இன்ஷ்யூரன்ஸ் கம்பெனிகளும் தனி ஈட்டுறுதியாளர்களும் வெளிநாடுகளில் செய்யும் வாணிபம் காரணமாக பிரிட்டன் நிறைய அன்னியச் செலாவணியைச் சம்பாதிக்கிறது.

இன்ஷ்யூரன்ஸில் ஈடுபட்டுள்ள பிரிட்டிஷ் கம்பெனிகளும் தனியாரும் தொழிலாற்றவில்லை. பல வெளிநாடுகளில் தீ, விபத்து, கடல் இன்ஷ்யூரன்ஸ் ஆகியவற்றில் அவர்கள் ஈடுபட்டுள்ளனர். இவ்வணிகம் ஆண்டுதோறும் அதிகரித்து வருகிறது. (ஆயுள் இன்ஷ்யூரன்ஸில் வெளிநாடுகளில் அவர்களது பங்கு அவ்வளவு பிரதானமாக இல்லை. ஆனுல் அதுவும் அதிகரித்து வருகிறது.) ரஷ்யா தவிர உலகின் வேறு எல்லா நாடுகளிலும் பிரிட்டிஷ் நிறுவனங்கள் இத்தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளன. இதில் பெரும் பகுதி அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டில் நடக்கிறது. 1956-ல் லாயிட்ஸ், மற்றும் வெளிநாடுகளில் தீ, விபத்து, கடல் இன்ஷ்யூரன்ஸில் ஈடுபட்ட கம்பெனிகள் ஆகியவற்றின் மொத்தப் பிரீமிய வருமானம் 600,000,000 பவுனைத் தாண்டியது. இதில் ஒரு பகுதி நிர்வாகச் செலவாயிற்று. மற்றொரு பெரும் பகுதி நஷ்டஈட்டுக் கோரிக்கைகளைத் தீர்க்கச் செலுத்தப்பட்டன. இக் கோரிக்கைகளின் அளவு ஆண்டுக்கு ஆண்டு மாறுகின்றன. எனினும் லாயிட்ஸ் மற்றும் கம்பெனிகளின் வெளிநாட்டு இன்ஷ்யூரன்ஸ் வணிகத்தின் இலாபம் ஆண்டுதோறும் சராசரி 40,000,000 பவுனைவிட அதிகமாகிறது என மதிப்பிடப்படுகிறது. இது பிரிட்டனின் அன்னியச் செலாவணி வருவாயில் கணிசமான ஒரு பகுதியாகும்.

[1] 21ஆம் அதிகாரத்தைப் பார்க்க.

33. தலையிடாக் கொள்கையின் காலம்

(The Prevalence of "Laissez Faire")

நூற்றுக்கணக்கான ஆண்டுகளாக எல்லாவிதப் பொருளாதார நடவடிக்கைகளும் இங்கிலாந்தில் கட்டுப்படுத்தப்பட்டன. முதலில் இக் கட்டுப்பாடுகளைத் தல அமைப்புகள் விதித்தன. தேசீய மனப் பான்மை தோன்றியபின் இவற்றைத் தேசீய அரசாங்கம் விதித்தது. மெர்க்கன்டலிசம் என்று நாம் பொதுவாக அழைக்கும் கொள்கை களின்படி பொருளாதார நடவடிக்கைகளை மேற்பார்வை செய்வது பதினெட்டாம் நூற்றாண்டு வரை நீடித்தது. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் கட்டுப்பாடுகள் நல்லவை என்ற நம்பிக்கை குறைந் தது. ஆடம் ஸ்மித்தின் கருத்துக்களின் செல்வாக்கினால் 'அதிகா ரத்தைப் பெருக்கும் கொள்கைக்கு'ப் (Policy of power) பதிலாகப் 'பொருள் வளத்தைப் பெருக்கும் கொள்கை' (policy of plenty) தோன்றியது. நூறு ஆண்டுகளுக்குமேல் பிரிட்டிஷ் அரசாங்கத்தின் பொதுப் பொருளாதாரக் கொள்கை எதிர் மறையான இயல்பைப் (negative character) பெற்றிருந்தது. அதாவது, அரசாங்கம் எதையும் செய்யாமலிருந்தது. அதைப் பொதுவாகத் தலையிடாமை (laissez-faire) என்று அழைத்தனர். அது இந்நூலில் ஏற்கெனவே பல இடங்களில் கூறப்பட்டுள்ளது.

The Wealth of Nations நூல் தோன்றுவதற்கு முன்னரே பொருளாதாரத்தில் மட்டும் அன்றி வேறு சில துறைகளிலும் தலை யிடாக் கொள்கைகளை அரசாங்கம் கடைப்பிடித்திருக்கிறது. 1689 லேயே ஒரு சகிப்புச் சட்டம் (Toleration Act) இயற்றப்பட்டது. நாட்டு மக்களின் சமய ஈடுபாட்டைக் கட்டுப்படுத்துவதை அரசாங்கம் இதன்படி நிறுத்தியது.[1] 1695-ல் பத்திரிகைகளைத் தணிக்கை

[1] சகிப்புச் சட்டம் எல்லோருக்கும் பொருந்தவில்லை. ரோமன் கத்தோலிக் கர்களுக்கும் (Roman Catholics) யூனிடேரியன்களுக்கும் (Unitarians) அது பொருந் தாது. ப்ராடெஸ்டென்ட் டிஸென்டர்கள் (Protestant Dissenters) பட்ட கஷ்டங்கள் இன்னும் இரு நூறு ஆண்டுகள் கழித்துத்தான் அடியோடு நீங்கின. எனினும் இவ் விஷயத்தில் அரசாங்கத்தின் கொள்கை மாறியதைச் சகிப்புச் சட்டம் குறிக்கிறது.

(censor) செய்வதை அரசாங்கம் நிறுத்தியது. விக்குகள் (Whigs) பிரதானமாக இருந்த 1689 லிருந்து 1761 வரையான காலத்தில் கைவினைஞர்கள் சட்டத்தை அமல் செய்வது பொதுவாக நின்றது; பட்டயக் கம்பெனிகளின் முற்றுரிமை அழிந்துகொண்டு வந்தது; குடியேற்றங்களுடனான வாணிபத்தைப் பற்றிய விதிகளும் தீவிரமாக அமல் செய்யப்படவில்லை.

தலையிடாமைக் கொள்கையின் அடிப்படைத் தத்துவம் இதுதான்: தடையில்லாது தனி மனிதர்கள் போட்டியிட்டால் ஒவ்வொருவரது இலாபமும் உச்ச நிலையில் இருக்கும்; கட்டுப்பாடுகளை நீக்கிவிட்டால் எது தனக்கு மிகவும் நல்லதோ அவ்வழியை ஒவ்வொருவரும் பின் பற்றுவார்; தனி மனிதர்கள் தம் நலனைப் பெருக்கும்போது சமுதாயம் முழுவதின் நலனும் உச்ச நிலையில் இருக்கும். இக் கருத்துக்களை அப்படியே உண்மையெனக் கொள்ள வேண்டியதில்லை. சிறிது சிந்தித்தால், அவற்றின் தவறு விளங்கும். தடையற்ற தீவிரமான போட்டி நிலவும் சமுதாயத்தில் ஒருவன் பெறும் இலாபம் மற்றவனது நஷ்டமாகிறது; ஆகையால் கூட்டுறவினால் போட்டி முறையைவிட அதிகமாகச் சமுதாயத்தின் நிகர நலனை அதிகரிக்க முடியும்[1] என்பது எளிதில் புலனாகிறது. ஆனால் இக் கருத்து உண்மையன்றி வேறில்லை என்று நாம் கொள்வோமானால் அரசாங்கம் பொருளாதார நடவடிக்கைகளைக் கட்டுப்படுத்துவது உண்மையில் நாட்டு நலனுக்குத் தீங்கிழைக்கும் என்று கருதலாம். எதிர் எதிர்ப் பொருளாதார அக்கறைகளுக்கிடையே ஏற்படும் தகராறில் பங்கு கொள்ளாமல் ஒதுங்கி நிற்க வேண்டியதுதான் அரசாங்கத்தின் கடமை ஆகும் என்றும் அன்னியர் படையெடுப்பிலிருந்து நாட்டைக் காப்பதும் உள்நாட்டில் அமைதியான நிலைமையை ஏற்படுத்துவது மாகிய அடிப்படைப் பணிகளில் மட்டுமே அரசாங்கம் ஈடுபட வேண்டும் என்றும் அப்போது கருதப்பட்டது.

இவ்வளவு தீவிரமான அளவுக்குப் பிரிட்டனில் என்றுமே தலையிடாமைக் கொள்கை மேற்கொள்ளப் படவில்லை. ஆனால் தொழிற் புரட்சிக் காலத்தில் அரசாங்கக் கொள்கையை மிக்க அளவில் பறிக்கும் அளவுக்குத் தொன்மைப் பொருளியலாரின் கருத்துகள் செல் வாக்குப் பெற்றிருந்தன.[2] தொழிற்சாலைகள் தோன்றியபோது

[1] தடையிலா வாணிபக் கொள்கையைப் பற்றிய இக்கருத்து மெர்க்கன்டலிசத்துக்கு ஆதரவாகக் கூறப்பட்டது என்று வாசகர்கள் கருதி ஏன் மெர்க்கன்டலிசம் மற்றோர் இடத்தில் கண்டிக்கப்படுகிறது என்று கேட்கக்கூடாது. மெர்க்கன்டலிசம், தடையிலா வாணிபம் இரண்டுமே இலட்சியமான பொருளாதாரக் கொள்கைகள் அல்ல.

[2] இவ் வதிகாரத்தில் கூறப்பட்ட பல விஷயங்கள் விவரமாக முன்னரே கூறப் பட்டுள்ளன.

அவை கட்டப்படுவதையோ, அவற்றில் எந்திரங்கள் அமைக்கப் படுவதையோ, அரசாங்கம் சிறிதும் கண்காணிக்கவில்லை. தொழிலாளர்களின் வேலைச் சூழ்நிலைமீதும் ஒரு கட்டுப்பாடும் இல்லை. வேலை நேரம், கூலி, துப்புரவு நிலை, தொழிலாளர்களின் சுகம், சௌகரியம், பாதுகாப்பு ஆகிய விஷயங்களெல்லாம் தனக்கு அக்கறையில்லாதவை என அரசாங்கம் கருதியது. தொழிற்சாலைகளில் குறைகள் இருந்ததை அரசாங்கம் ஒப்புக்கொண்டது. ஆனால் தானாகவே தொழில் வளர்ச்சி தொடர்ந்து ஏற்படும்போது மெல்ல மெல்ல அவை மறையும் என்று அரசாங்கம் கருதியது. தொழிற்சாலை நிர்வாகத்தில் குறிக்கிடுவதே தவறு என்று அது எண்ணியது. அக் குறிக்கீடு தொழிலதிபர்களைச் சுதந்திரமாகத் தொழில் நடத்துவதைத் தடுக்கிறது. கட்டுப்பாடுகள் விதித்தால், எல்லா பிரிட்டிஷ் தொழிலதிபர்களுக்கும் இவ்விதிகள் பொருந்துமாதலின் அவர்களுக்குள் ஒருவருக்கு நன்மையும் மற்றவருக்குக் கேடும் நேராது போகலாம்; ஆனால் வெளிநாட்டுத் தொழிலதிபர்களுடன் பிரிட்டிஷ் தொழிலதிபர்கள் நன்கு போட்டியிடமுடியாது போகும். முதலாளிக்குப் பூரண சுதந்திரமளித்தால் தொழிலாளிக்கு அடிமை வாழ்வுதான் மிஞ்சும் என்றும், வேலை நிலவரம் பற்றி முதலாளியும் தொழிலாளியும் சமமாக நின்று பேரம் செய்யமுடியாது என்றும் நாளடைவில் அரசாங்கம் உணர்ந்தது. சில வகைத் தொழிலாளிகளுக்கு அவர்களது வேலைச் சூழ்நிலையைச் சீராக்க அரசாங்கத்தின் பாதுகாப்பு அவசியம் என அரசாங்கம் உணர்ந்த பின்னர் தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள் பல தோன்றின. ஆனால் தொடர்ந்து இச் சட்டங்களைப் பரப்புவதற்குக் கொள்கை காரணமான எதிர்ப்பு இருந்தது. இயல்பாகவே தம் அக்கறையைப் பாதுகாத்துக்கொள்ள முடியாத தொழிலாளி வர்க்கங்களுக்கு மட்டுமே இச் சட்டங்கள் பொருந்தவேண்டும் என்று பல நாட்களாகக் கருதப்பட்டு வந்தது.

நகரங்களிலும் நாட்டுப்புறத்திலும் வீட்டுப் பிரச்சினை பற்றியும் அரசாங்கம் இதே கருத்தைத்தான் கொண்டிருந்தது. தொழிலாளிகளுக்குத் தனியார் முயற்சியால்தான் வீடுகள் அமையவேண்டும்; அதை ஒரு இலாபகரமான பணியாக அவர்கள் செய்யவேண்டும்; அரசாங்கம் அவ்விஷயத்தில் ஒன்றும் செய்வதற்கில்லை என்ற கருத்து நிலவியது. வீடுகளில் துப்புரவுக்கும் குறைந்தபட்ச வசதிகளுக்கும் சொந்தக்காரர்கள் ஏற்பாடு செய்வதற்கான விதிகளைக்கூட அரசாங்கம் குறிப்பிட மறுத்தது. அதனால் அக்காலத்தில் கட்டப்பட்ட வீடுகளில் இடப்பரப்பு மிகக்குறைவு; காற்றோட்டம் கிடையாது; துப்புரவு வசதிகள் போதா. ஏழைகளைப் பிழிந்தெடுத்து அதிக வாடகை வாங்கப்பட்டது.

புதுப்போக்குவரத்து வசதிகள் விஷயத்திலும் இதே கொள்கை கடைப்பிடிக்கப்பட்டது. தனியார் நிர்வாகத்திலிருந்த சுங்கப்பாதை டிரஸ்டுகள் சுங்கப்பாதைகளை அமைத்துப் பழுது பார்த்தன. அரசாங்கம் இவற்றுக்கு ஓர் உதவியையும் செய்யவில்லை; இவற்றின் மீது எந்தக் கட்டுப்பாட்டையும் விதிக்கவில்லை. இருப்புப்பாதை அமைப்பு, நடைமுறை ஆகியவற்றிலும் இதே நிலைமைதான். இலாபகரமான தொழிலெனக் கருதித் தனியார் கம்பெனிகள் இருப்புப்பாதைகளை அமைத்தன. அரசாங்கம் அதற்கும் உதவி செய்யவில்லை. இப்போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவம் காரணமாக இதைக் கட்டுப்படுத்த மிகவும் அவசியம் ஏற்பட்டபோதும் அக் கட்டுப்பாடுகளைத் தயங்கித் தயங்கி, மெதுவாக, விருப்பமே இன்றி அரசாங்கம் ஏற்படுத்தியது.

1793க்கும் 1815க்கும் இடையே இரண்டு குறுகிய ஓய்வுக் காலங்கள் தவிர மீதி ஆண்டுகளிலெல்லாம் பிரான்சுடன் இங்கிலாந்து போராடியது. போர்க்காலத்தில் இங்கிலாந்து இருந்த நிலையைச் சுருக்கமாகப் பார்ப்போம். மக்கள்தொகை மிக வேகமாக அதிகரித்து வந்தது; ஆனால் போரில் தவிர்க்க முடியாதபடி பலர் இறந்ததால் இவ்வதிகரிப்பு நல்லதென அப்போது கருதப்பட்டது. விவசாயம் செழித்து நடந்தது. நில அடைப்பு நாடு முழுதும் பரவியது. புதுச் சாகுபடி முறைகள் உபயோகமாயின. உணவு அதிகம் தேவைப்பட்டதால் இதுவரை பயிரிடப்படாத நிலங்களும் சாகுபடி செய்யப்பட்டன. தானிய விலை உயர்ந்திருந்தது; விவசாயிகளுக்கு நல்ல வருமானம் கிடைத்தது. நில வாரம் அதிகரித்ததால் முதலாளிகளுக்கு நிறையச் செல்வம் சேர்ந்தது. அதே சமயம் தொழில் வளர்ச்சியும் அதிகமாயிற்று. நீர்ச் சக்தியாலும் நீராவியாலும் இயங்கிய எந்திரங்கள் பயன்படுத்தப்பட்டன. பல ஆலைப்பொருள்களின் உற்பத்தி, முக்கியமாகத் துணியின் உற்பத்தி, மலிவாக இருந்தது; ஆண்டுதோறும் அதிகமாகியும் வந்தது. பிரிட்டனின் ஏற்றுமதி வாணிபத்தை அழிக்க நெபோலியன் முயற்சிகள் பல செய்தபோதிலும் அவ் வாணிபம் நிலையாகப் பெருகியது.[1] போரின் பின் பகுதியில், அனுமதிச் சீட்டுப்

[1] தன் தாக்குதல்களைப் பிரிட்டன் சமாளித்ததற்கு அதன் கப்பற்படைப் பலமே காரணம் என்பதை நெபோலியன் உணர்ந்தார். கப்பற்படையோ அதன் வாணிப இலாபத்தைக்கொண்டு நடத்தப்படுகிறது. எனவே, பிரிட்டனின் வாணிபத்தை ஒழித்தால் அதன் கப்பற்படைப் பலமும் குறையும் என்பது நெபோலியனின் எண்ணம். பிரிட்டனை இறக்குமதியைத் தொடர்ந்து செய்ய விட்டு, அதன் ஏற்றுமதி வாணிபத்தை அழித்துவிட்டால் வாணிப அமைதி நிலை மோசமாகி, அதனால் நிதி நெருக்கடிகள் ஏற்பட்டுப் பிரிட்டன் தனக்கு அடி பணியும் என்று அவர் எதிர்பார்த்தார்.

1806-ல் பெர்லினில் இருந்தபோது பெர்லின் அறிக்கை (Berlin Decree) ஒன்றை அவர் விடுத்தார். அடுத்த ஆண்டில் அதற்குத் துணை அறிக்கை ஒன்றை அவர் மிலானில் (Milan) விடுத்தார். இவ்விரண்டும் ஐரோப்பியக் கண்ட முறையின் (Continental System) தொடக்கங்கள். பிரிட்டிஷ் தீவுகள் கடல் மறியலுக்கு

பெற்று இறக்குமதியானதும், கள்ளக்கடத்தல் மூலம் வந்ததும் தவிர, பிரிட்டிஷ் பொருள்கள் ஐரோப்பாவை அடையவில்லை. புது இடங்களில் பொருள்களை விற்க பிரிட்டிஷ் வியாபாரிகள் முயன்றனர். பிரிட்டிஷ் குடியேற்றங்களுடனும் தென் அமெரிக்க, மத்திய அமெரிக்க நாடுகளுடனும் நிறைய வாணிபம் ஏற்பட்டது. அக் காலத்தின் தொடக்கத்தில் பிரிட்டிஷ் ஏற்றுமதிகள் ஆண்டுக்கு 32,000,000 பவுனுக்குச் செய்யப்பட்டன. அதன் முடிவில் 58,000,000 பவுன் ஆக உயர்ந்தது.

தேசீயக் கடனும் வரிச்சுமையும் அதிகரித்தபோதும் போருக்கு முன் இருந்ததைவிட அதன் முடிவில் நாட்டில் செல்வம் அதிகமாக இருந்தது. ஆனால், அச் செல்வத்தின் பங்கீட்டில் பெருமளவுக்கு தாரதம்மியம் இருந்தது. வியாபாரிகளும் தொழிலதிபர்களும், நில முதலாளிகளும் விவசாயிகளும் தம் செல்வத்தைப் பெருக்கிக் கொண்டனர். ஆனால், பொதுமக்கள் ஏழ்மை நிலையிலேயே வாழ்ந்தனர். அவர்களது நிலை மேலும் மோசமாயிற்று. பண உதவி முறையினால்

உட்பட்டவை என அவர் அறிவித்தார். பிரான்சும் அதன் நேச நாடுகளும் பிரிட்டனுடன் வியாபாரம் செய்வதை அவர் தடுத்தார். விஸ்டுலாவிலிருந்து (Vistula) ஏட்ரியாடிக் கடல் வரை (Adriatic)யிருந்த எந்தத் துறைமுகமும் பிரிட்டிஷ் கப்பல்களை உள்ளேவர அனுமதிக்கக்கூடாது என்று உத்தரவிட்டார். நடுநிலைமை நாட்டுக் கப்பல்களில் பிரிட்டிஷ் பொருள்களை ஐரோப்பாவுக்கு ஏற்றிச் செல்லாதிருகக, பிரிட்டிஷ் துறைமுகம் ஒன்றுக்குச் சென்றுவிட்டு ஐரோப்பாவுக்கு வரும் எந்த நடுநிலைமை நாட்டுக் கப்பலையும் பரிசாகப் பிடித்துக்கொள்ளுமாறும், எங்குக் கண்டாலும் பிரிட்டிஷ் பொருள்களை அழிக்கவேண்டும் என்றும் கட்டளையிட்டார். இதற்கு விடையாக பிரிட்டிஷ் அரசாங்கத்தின் மன்ற உத்தரவுகள் (Orders in Council) பிரான்சு மற்றும் அதன் நேசநாடுகளது துறைமுகங்கள் பிரிட்டனால் கடல் மறியல் செய்யப்பட்டதாக அறிவித்தன. நடுநிலைமை நாடுகளின் கப்பல்கள் ஐரோப்பாவுக்கு போவது தடுக்கப்பட்டது. அப்படிப் போகும் கப்பல்கள் துறைமுகங்களுக்குத் திருப்பிவிட வேண்டுமென விதிக்கப்பட்டது. சுருங்கச் சொன்னால், பிரிட்டிஷ் பொருள்களை ஐரோப்பியர்கள் வாங்கலாகாதென நெபோலியன் கட்டளையிட்டார் : பிரிட்டனோ, தன் பொருளை வாங்காவிட்டால் வேறு எந்நாட்டுப் பொருளையும் ஐரோப்பா வாங்கக் கூடாது என்று முடிவு செய்தது.

இந்த வணிகப்போர் நெபோலியனின் வீழ்ச்சி ஏற்படும் வரை நடந்தது. ஐரோப்பியக் கண்ட முறை' பிரிட்டிஷ் வாணிபத்தைப் பெரிதும் பாதித்தது. ஐரோப்பியத் துறைமுகங்களுக்கு இங்கிலாந்தின் பொருள்கள் செல்லாமல் தடுத்தது. அப்போது இக்கடல் மறியலைச் செயலாற்ற பிரெஞ்சுக்காரர்களிடம் கப்பல் படை இல்லாது போயினும் எண்ணற்ற கொள்ளைக் கப்பல்கள் பிரிட்டிஷ் கப்பல்களுக்குப் பெரு நஷ்டத்தை விளைவித்தன. ஆனால், பிரிட்டன் செய்த எதிர்மறியலினால் பிரான்சுக்கும் நெபோலியனது ஆதரவின்கீழ் இருந்த பிற நாடுகளுக்கும் அதைவிட அதிகமான நஷ்டமும் கஷ்டமும் விளைந்தன. பிரிட்டனில் அப்போது ஆலைத்தொழில்கள் நன்கு வளர்ந்திருந்தன. அவ் வாலைகளின் உற்பத்தி ஐரோப்பிய நாடுகளில் மிகவும் தேவைப்பட்டது. எனவே கள்ளக்கடத்தல் நிறைய நடந்தது. பல வகைப்பட்ட பிரிட்டிஷ் பொருள்களை இறக்குமதி செய்ய நெபோலியனே அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கினார். முதலில் நெபோலியன் பெற்ற வெற்றிகளால் அவனது புதுக்குடிகள் நல்ல அரசாட்சியையும் பொருள் வளத்தையும் அனுபவித்தனர். ஆனால், பின்னர், ஐரோப்பியக் கண்ட முறையால் முக்கியமாக மத்தியதர, ஏழை வகுப்பினர் பட்ட கஷ்டங்களால் மக்கள் மிகவும் வருந்திக் கோபமுற்று அவரையும் அவர் ஆட்சியையும் வெறுக்கலாயினர்.

தான் தொழிலாள வர்க்கம் உயிர்வாழ முடிந்தது. ஆலை நகரங்களில் தொழிலாளிகள் தினந்தோறும் நெடு நேரம் வேலை செய்தனர்; வேலைச் சூழ்நிலை மிகவும் கடினமாக இருந்தது; கூலியோ மிகச் சிறிது. முன்னரே கூறியபடி கட்டடங்களைப் பற்றிக் கட்டுப்பாடுகள் ஏதுமில்லை. தொழிலாளர்களுக்காகப் பெரிய அளவில் எழுப்பப்பட்ட குடிசைகளில் எவ்வித வசதியும் துப்புரவும் இல்லை. இரண்டு மூன்று அறைகளைக் கொண்ட சிறு குடிசைகள் ஒன்றன் பக்கத்தில் ஒன்று அல்லது ஒன்றன் பின்புறத்தை ஒட்டி மற்றதன் பின்புறம் சேர்த்துக் குறுகலான சந்துக்களில் கட்டப்பட்டிருந்தன. நாளடைவில் அவை மோசமான சேரிகளாயின. அவற்றில் குடிநீர், சாக்கடை வசதிகள் சரியில்லை; தொத்து நோய்கள் மிகவும் பரவின; சாவு விகிதம் மிக அதிகமாக இருந்தது.

போருக்குப் பின் மந்தம் தோன்றியது. இம்மந்தம் சில சமயம் அதிகமாகவும் சில சமயம் குறைவாகவும் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண் டின் மத்திவரை நீடித்தது. ஐரோப்பிய அங்காடிகளில் பிரிட்டிஷ் பொருள்களை மீண்டும் விற்கமுடிந்தது. ஆனால், போரின் விளைவாக அந்நாடுகளின் பொருளாதார நிலை வற்றிவிடவே அப்பொருள்களை அவற்றால் வாங்க முடியவில்லை. பிரிட்டனில் உள்நாட்டுத் தேவை யும் குறைந்தது. எனவே, ஆலை அதிபர்கள் தம் உற்பத்தியை விற்க முடியவில்லை. தொழிற்சாலைகள் தம் உற்பத்தியைக் குறைத்தன. சில அடியோடு மூடப்பட்டன. வேறு சில குறைந்த நேரம் வேலை செய்தன. படைகளிலிருந்தும் போர்த்தளவாடச் சாலைகளினின்றும் திரும்பிவந்த மக்கள், ஏற்கெனவே வேலையாட்களை வேலையை விட்டு நீக்கிக்கொண்டிருந்த ஆலைகளில் வேலை கோரினர். ஊதியங்கள் குறைந்தன. அப்போது தோன்றிய வேலையில்லாத் திண்டாட்டம் ஒரு தலைமுறைக் காலத்துக்கு நீடித்தது.

வரிச்சுமை மிக அதிகமாக இருந்தது. தேசீயக் கடன் முன்னர் எப்போதையும்விட அதிகமாக இருந்தது. வருமான வரி நீக்கப்பட்ட தால் அதிகமான அளவில் மறைமுக வரிகள் விதிக்கவேண்டியிருந் தது. நூற்றுக்கணக்கான பொருள்களின்மீது நிறையச் சுங்க வரிகள் விதிக்கப்பட்டன. சாதாரணமாக வியாபாரம் பெருகுவது தடை பட்டது. சில்லறை விலைகள் உயர்ந்தன. விவசாயத்தில் அக்கறை கொண்டிருந்தவர்கள் பெற்ற ஒரு சிறு பயனுக்காகத் தானியச் சட்டத் தினால் ஏழை மக்கள் பெரும் கஷ்டத்துக்குள்ளாயினர்; ஏனெனில் அதனால் ரொட்டியின் விலை மிகவும் அதிகமாயிற்று. பண உதவி முறை காரணமாக நாட்டின் பெரும் பகுதியில் இரவலர் வரிகள் தொடர்ந்து அதிகமாக இருந்தன. தொழிலாளர்களுக்கு எல்லாப் பக்கங்களிலும் கஷ்டமே. ஒரு புறம் ஊதியம் குறைவு, வேலை

யிருப்பது நிச்சயம் இல்லை; மறுபுறம் முக்கியமாக உணவு விலையும் பிற விலைகளும் அதிகமாக இருந்தன.[1]

திரும்பிச் சுபிட்சம் தோன்றச் சில ஆண்டுகள் ஆயின. இவ்வளவு கஷ்டத்திலும் பிரிட்டனுக்குச் சாதகமாகச் சில சந்தர்ப்பங்கள் இருந்தமையால் மந்தத்தினின்று இறுதியில் அதனால் மீளமுடிந்தது. எந்திரங்களை நிறையப் பயன்படுத்தியதாலும் ஊதியச் செலவு குறைவாக இருந்ததாலும் ஏற்றுமதிக்காக மிக மலிவாகப் பொருள்களைத் தொழிற்சாலைகளில் உற்பத்தி செய்ய முடிந்தது. அமைதி ஏற்பட்ட சில ஆண்டுகளுக்குள் செலாவணி நிலைமை சீராயிற்று. 1797 முதல் மாற்றலாகாதிருந்த பாங்கு நோட்டுகளை மீண்டும் பொன்னாக மாற்ற முடிந்தது. சொத்து, வருமானம் ஆகியவற்றின்மீது வரிச்சுமை குறைவாக இருந்ததால் தொழிலைப் பெருக்க மூலதனம் கிடைத்தது. ஓரளவுக்குச் சமூக, அரசியல் விஷயங்களில் அதிருப்தி இருந்த போதிலும், உள்ள சூழ்நிலையை அடியோடு மாற்றுமளவுக்கு அது அதிகமாகவில்லை.

பல ஆண்டுகளாக இந்தச் சுபிட்சத்தைத் தொழிலாள வர்க்கம் பெறவில்லை. பணக்காரர்களுக்கு இவர்களுடைய கஷ்டம் தெரியவில்லை. தெரிந்தாலும் அதை அவர்கள் பொருட்படுத்தவில்லை. அவர்களது நிலைமை அபிவிருத்தி அடையாது என்று அக் காலத்துப் பொருளாதாரக் கருத்துக்களும் கூறின. ஊதிய நிதிக் கோட்பாட்டின்படி (Wage Fund) கூலியை உயர்த்தும் முயற்சிகள் வெற்றி பெற முடியாது. தொழிலாளர்களில் ஒரு பகுதி அதிக ஊதியம் பெற்றால் பிற பகுதிகள் அதே அளவுக்குக் குறைந்த ஊதியம் பெறுவர் என்று அது கூறியது. மால்தஸ் மக்கள் தொகையைப் பற்றிக் கூறிய கருத்துகள் நாளடைவில் பொதுவாக ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டன. இக் கருத்துகளும் தொழிலாளர்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்துவதற்கு ஆதரவு தரவில்லை. மக்களது சுகத்தை அதிகரித்து, அவர்களது கஷ்டத்தைக் குறைத்தால் அவர்களது எண்ணிக்கை பெருகுமென மால்தஸ் நம்பினார். அவர்களது எண்ணிக்கை பெருகினால் வேலைக்குப் போட்டி அதிகமாகும். ஊதிய நிதியை அதிகரிக்க முடியாது; ஆதலின் வேலை செய்வோர் அதிகமானால் அந் நிதியினின்று ஒவ்வொருவரும் பெறக் கூடிய பங்கு குறையும். ஏழைகளின் வாழ்க்கை நிலையை உயர்த்தப்போய் அதனால் அவர்களது நிலை மேலும் மோசமாகக் கூடுமோ என்று பயந்து, தரும சிந்தனையுடையோர் ஏழைகளுக்கு எவ்வித உதவியும் செய்யத் தயங்கினர்.

[1] *1820 - 49 காலத்தில் பொதுவாக விலைகள் விழுந்தபோதிலும், உணவுப் பொருள்களின் விலைதான் குறைவாகவிழுந்தது.*

எனினும், ஏழைகள் வாழ்ந்த நிலை சிந்தனையாளர்களின் உள்ளத்தை உறுத்தியது. அவர்களில் பலர் தலையிடாமைக் கொள்கையின் அடிப்படை சரியானது என்றும், அரசாங்கம் ஏழைகளுக்குச் சாதகமாகச் செய்யும் குறுக்கீடு எதுவும் பெரும் தீங்கில்தான் முடியும் என்றும் நம்பியபோதும் அப்போதிருந்த நிலைமை மிகவும் அதிருப்திகரமானது என்பதை மட்டும் ஒப்புக்கொண்டனர். இது தலையிடாமைக் கொள்கையின் தவறல்ல; ஆனால் முழுவதுமாகக் கடைப்பிடிக்காததன் விளைவு என நம்பினர். இன்னமும் எங்கெல்லாம் பொருளாதாரத் துறையில் அரசாங்கக் கட்டுப்பாடுகள் எஞ்சி நின்றனவோ அவற்றை எல்லாம் ஒழிக்கவேண்டும் என்று ஓர் இயக்கம் ஆரம்பித்தது. 1824, 1825-ல் கூட்டுச் சங்கச் சட்டங்கள் தளர்த்தப் பட்டன. எந்திர ஏற்றுமதி, மக்களது வெளியேற்றம் இவ்விரண்டின் மீதிருந்த தடை 1825-ல் நீக்கப்பட்டது. பண உதவிமுறை 1834-ல் நிறுத்தப்பட்டது. இவை அனைத்தும் அவ்வியக்கத்தின் விளைவே. இதே நோக்கத்துடன் ஹஸ்கிஸ்ஸன் ஏற்றுமதி வரிகளையும் இறக்குமதி வரிகளையும் குறைத்தார். கடற்கடவுச் சட்டங்களும் முதலில் தளர்த்தப்பட்டுப் பின்னர் ரத்தாகின. 1842 லிருந்து 1861 வரை இறக்குமதி ஏற்றுமதிகளின் தடைகளை நீக்கவேண்டுமென்ற குறிக்கோளுடன் இயங்கிய பெரு இயக்கம் தலையிடாமைக் கொள்கைகள் முழுவதாகவும் வெற்றியுடனும் கடைப்பிடிக்கப்பட்டதைக் காட்டுகிறது. தானியச் சட்டங்களை அகற்றியதும் இவ்வியக்கத்தின் ஒரு பகுதியே.

பொருளாதாரத் துறையில் இருந்த அரசாங்கக் கட்டுப்பாடுகள் அனைத்தையும் நீக்கிவிடவேண்டுமென்ற இயக்கம் நடந்த அதே சமயம் மனிதாபிமானக் கட்சி ஒன்றும் வளர்ந்து வந்தது. அதன் தலைவர் [பின்னர் ஷாப்ட்ஸ்பரி கோமகனென (Earl of Shaftesbury) அழைக்கப்பட்ட] ஆஷ்லி பிரபு (Lord Ashley) ஆவர். அவர் மிகவும் பக்திமான்; குணத்திலும், அந்தஸ்திலும் மிகவும் உயர்ந்தவர். அவர் சமூகச் சீர்திருத்தத்தில் ஆர்வம் காட்டியதும் பலர் எவ்வித ஐயமும் கொள்ளாது மிகவும் நம்பிக்கையுடன் அவரைப் பின்பற்றினர். கீழ்த் தரமான குறிக்கோள்களுடன் அவர் அதில் ஈடுபடவில்லை என்பது அனைவருக்கும் தெரிந்தது. மனிதாபிமானக் கட்சியினர் அப்போதிருந்த பொருளாதாரக் கருத்துக்களை அடிப்படையாகக் கொண்ட முடிவுகளை எதிர்த்தனர். சமுதாயச் சீர்திருத்தத்துக்காக அரசாங்கம் முயற்சி செய்யவேண்டும் என்று அவர்கள் வற்புறுத்தினர். முதலில் இதற்காகச் செய்யப்பட்ட முயற்சிகள் தயக்கத்துடன் அறைகுறையாகச் செய்யப்பட்டவைபோலத் தோன்றின. மாறுதல் தீவிரமாக இருக்கவேண்டும் என்று கூறியவர்கள் இவ்வாறு செய்யப்பட்ட சீர்திருத்தங்களைக் கண்டித்தனர். ஆனால் அபிவிருத்தி

செய்யவேண்டும் என்ற எண்ணத்தோடு முயற்சி செய்யப்பட்டதே அரசாங்கத்தின் தைரியத்தைக் குறிக்கிறது. பழைய பொருளாதாரக் கோட்பாடுகள் தவறு என இன்னும் நிரூபிக்கப்படவில்லை. எனவே சமூகச் சீர்திருத்த வழியில் 'மெதுவாக விரைவது' (hasten slowly) நல்லதொரு கொள்கை. சீர்திருத்தம் என்பது இருளிலே செல்லும் பயணமாகும். மிக அதிக தூரம் போய்ப் பொருளியலார் பயமுறுத்திய தீங்குகள் நேர்ந்துவிட்டால் திரும்பி வருவது முடியாது போகலாம்.

1833க்கும் 1850க்கு மிடையே பல தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டன. இவற்றால் துணி ஆலைகளில் வேலைச் சூழ்நிலையை ஓரளவு கட்டுப்படுத்த முடிந்தது. பிற ஆலைகளுக்கு இக் கட்டுப்பாடுகளை அதே நூற்றாண்டில் பின்னர் விஸ்தரிக்க வழியுண்டாயிற்று. 1842-ல் சுரங்கத் தொழிலாளர் வேலைச் சூழ்நிலையையும் அரசாங்கம் திருத்த முற்பட்டது. 1833-ல் தொழிற்சாலைக் கண்காணிப்பாளர்கள் நியமிக்கப்பட்டனர். 1850-ல் சுரங்கங்களுக்கு இத்தகைய இன்ஸ்பெக்டர்கள் நியமிக்கப்பட்டனர். சட்டங்கள் சரியாகச் செயலாற்றப்படுகின்றனவா என்று கண்காணிப்பதே இவர்களின் பணியாகும். அது வரையில் கல்வி வசதிகளைத் தரும சிந்தனையுள்ள தனி மனிதர்களே அளித்து வந்தனர். ஆனால் 1833-ல் அரசாங்கம் பள்ளிக் கூடங்களைக் கட்டுவதற்கு உதவியாக ஆண்டுதோறும் 20,000 பவுன் மானியமளிக்க முன் வந்தது. ஓரளவு கல்வி வளர்ச்சிக்கு ஆதரவளித்தது. 1839-ல் இத் தொகை ஆண்டுக்கு 30,000 பவுனாக உயர்த்தப்பட்டது. சில ஆண்டுகள் கழித்து இது 100,000 பவுனாக உயர்த்தப்பட்டது. உதவிபெற்ற பாடசாலைகள் திறம்பட நடக்கின்றனவா என்று பார்த்து அரசாங்கத்துக்கு அறிவிக்கப் பள்ளி ஆய்வாளர்கள் (Inspectors of Schools) நியமிக்கப்பட்டனர். 1848-ல் மத்திய சுகாதாரக் கழகம் ஒன்று நிறுவப்பட்டது. தேவைப்பட்ட இடத்தில் எல்லாம் தலச் சுகாதாரக் கழகங்களை நிறுவ அது அதிகாரம் பெற்றது; இத் தலக் கழகங்கள் சாக்கடைவசதி, குடி தண்ணீர் வசதி இல்லாத இடங்களில் அவற்றுக்கு ஏற்பாடு செய்ய உரிமை பெற்றன. பொதுமக்களின் சுகாதார நிலை இதனால் நன்கு அபிவிருத்தி அடைந்தது. இதனாலும் பின்னர் வந்த பொதுச் சுகாதாரச் சட்டங்களாலும் சாவு விகிதம் நிலையாகக் குறைந்தது. தேகாரோக்கியம் பாதிக்கப்படாமல் நகரங்களில் மக்கள் பெரிய அளவில் வசிக்க இவற்றால் வழி ஏற்பட்டது.

பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் மத்தியில் நெடுநாட்களாக இருந்து வந்த பொருளாதார மந்தம் முடிந்தது. சுபிட்ச காலம் மீண்டும் தொடங்கியது. தொன்மைப் பொருளியலார் கட்டியம் கூறிய பயங்கரமான விளைவுகள் ஏதும் ஏற்படவில்லை; ஏழைகளின்

நிலையை அபிவிருத்தி செய்ய எடுத்துக்கொண்ட முயற்சிகளால் நிலைமை மேலும் மோசமாகவில்லை. வேலையின்மை குறைந்தது நன்கு புலனாயிற்று. இருப்புப் பாதைகளைக் கட்டுவதிலும் அவற்றை நடத்துவதிலும் ஆயிரக்கணக்கான பேருக்கு வேலை கிடைத்தது. இருப்புப் பாதைகளில் மட்டுமன்றி அவற்றின் தேவைகளைச் செய்தளித்த இரும்பு, எஃகு, பொறியியல், மற்றும் பிற தொழில்களிலும் வேலை வாய்ப்புகள் பெருகின. தடையிலா வாணிபக் கொள்கையினால்தான் சமுதாய, பொருளாதாரச் சூழ்நிலையில் அபிவிருத்தி ஏற்பட்டது என்றும் அக் கொள்கையின் பெருமைக்கு அது சான்று என்றும் பலரும் கருதினர். இருந்த போதிலும் மனிதாபிமான வாதி சமூகக் கேடுகளை இதுவரை செய்த முயற்சிகள் குறைக்க முடிந்ததால் மேலும் அரசாங்கம் சமூகச் சீர்திருத்தத்தில் தீவிரமாக ஈடுபட வேண்டுமென்றும் அதனால் நாட்டுச் சுபிட்சம் பாதிக்கப்படாது என்றும் வற்புறுத்தினர்.

பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் மூன்றாவது காலபகுதி பிரிட்டிஷ் விவசாயத்தின் பொற்காலம் என்று ஏற்கெனவே குறிப்பிடப்பட்டது. ஆங்கில விவசாயம், வாணிபம் ஆகியவற்றுக்கும்கூட அது பொற்காலமாகும். காலிபோர்னியாவிலும் ஆஸ்திரேலியாவிலும் பொன் கண்டுபிடிக்கப்பட்டதன் விளைவாக விலைவாசிகள் உயர, அதனால் வாணிபமும் தொழிலும் வளர்ந்தது. கடலிலும் நிலத்திலும் போக்கு வரவு எந்திர சாதனங்களால் அளிக்கப்பட்டதால் பொருள்களின் பரிவர்த்தனை எளிதாயிற்று. தொழில் உற்பத்தியில் சில துறைகளில் பிரிட்டன் உலகிலேயே முன்னணியில் நின்றதோடு அவற்றில் சர்வாதீனமாக உற்பத்தி செய்து வந்தது. 1854 க்கும் 1856 க்கும் இடையே கிரிமியப் போரில் அது ஈடுபட்டிருந்தது. இதைத் தவிர அது ஈடுபட்டிருந்த போர்கள் மிகவும் சிறியவையே. ஆனால் அதே சமயம் சில ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கோ போரிடுவதிலேயே முழுக் கவனத்தையும் செலுத்த வேண்டியிருந்தது. ஜெர்மன் பேரரசைத் தோற்றுவிப்பதற்காக பிஸ்மார்க்கியச் சண்டைகள் (Bismarckian Wars) 1864க்கும் 1871க்கும் இடையே நடந்தன. மூன்றாம் நெப்போலியன் ஆட்சியில் பிரான்ஸ் பல இராணுவ நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டிருந்தது. இத்தாலியிலும் போர் நடந்து அதன் விளைவாக நாடு முழுதும் ஒன்றுபட்டது. அப்போது எந்தப் பொருளாதார அமைப்பு தனக்குத் தேவை என்பதைப் பிற நாடுகள் நிச்சயிப்பதில் ஈடுபட்டிருந்தன. விடுதலை தந்த ஜாரான (Tsar Liberator) இரண்டாம் அலெக்சாண்டர் (Alexander II) காலத்தில் ரஷ்யாவில் மக்களது அடிமைத் தளைகள் நீங்கின. இதனால் விவசாய முறையையே அங்கு மாற்றியமைக்க வேண்டியிருந்தது. ஏப்ரஹாம் லிங்கன் (Abraham Lincoln) தலைமையில் அமெரிக்காவில் நீக்ரோக்

களுக்கு விடுதலை அளிக்க முடிவு செய்யப்பட்டது. ஆனால் இந்த இயக்கம் வெற்றி பெறுமுன் ஒரு உள்நாட்டுப் போரே நடந்தது. அமெரிக்க நாடுகளின் இணைப்பு நீடிக்குமா அல்லது பிரிவினை ஏற்படுமா என்பதுதான் அவ்வுள்நாட்டுப் போரின் பிரச்சினை. இவ்வாறு தன் போட்டி நாடுகள் அனைத்தின் நோக்கமும் வேறு திசைகளில் ஈடுபட்டிருந்த சமயத்தில் தன் தொழிலையும் வாணிபத்தையும் பிரிட்டன் மேலும் பெருக்கிக் கொண்டது; உலகின் எல்லாப் பகுதிகளுடனும் வாணிபத் தொடர்பை ஏற்படுத்திக் கொண்டது. தலையிடாமைக் கொள்கையைப் பிரயோகித்ததால் சுபிட்சம் நிலவும் என்ற கருத்தை அனைவரும் அப்போது ஒப்புக்கொண்டிருந்தனர். இக்காலத்தில் இங்கிலாந்தில் சுபிட்சம் நிலவியது அக்கருத்தை உண்மையாக்குவதுபோல ஆயிற்று.

சுபிட்சத்துக்குப் பிறகு பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் கடைசிக் கால் பாகத்தில் மந்தம் ஏற்பட்டது. மாறுதல் திடுமென ஏற்பட்டது. மந்தமும் தீவிரமாக இருந்தது. இதன் மோசமான விளைவுகள் 1873க்கும் 1886க்கும் இடையே உணரப்பட்டன. 1886க்குப்பின் ஓரளவுக்கு அபிவிருத்தி இருந்தது. ஆனால், அநேகமாக அந்நூற்றாண்டு முடியும் வரை பெருமந்தம் மறைந்துவிட்டதாகத் தோன்றவில்லை. விவசாயத்தில் இப்பெருமந்தம் தோன்றியது பற்றி மற்றோர் அதிகாரத்தில் விவரிக்கப்பட்டது. அது பற்றி மீண்டும் இங்குக் குறிப்பிடத் தேவையில்லை. ஆனால், தொழிலிலும் வாணிபத்திலும் இம்மந்தம் எதனால் தோன்றியது என்பது பற்றி இங்கு ஆராய்வோம்.

ஜெர்மனி, பிரான்சு, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் ஆகியவற்றில் ஏற்பட்ட செலாவணி மாறுதல்களைப் பற்றி ஏற்கெனவே கூறப்பட்டது. இம் மாறுதல்களினால் விலை வாசிகள் மிகவும் விழுந்தன. அதனால் வாணிபம், தொழில், விவசாயம் யாவும் கேடுற்றன. அந்நூற்றாண்டின் இறுதியில் தென் ஆப்பிரிக்காவில் மட்டமான கனியைப் பயன்படுத்தி இலாபகரமாகப் பொன் எடுக்கமுடியும் என்பது கண்டுபிடிக்கப்பட்டபின் அங்கிருந்து வந்த பொன் அளிப்பு அதிகமாயிற்று. முன்னர்க் கூறிய செலாவணி மாறுதல்களின் விளைவுகளை இப் பொன் அளிப்பு இறுதியில் போக்கியது.

ஐரோப்பாக் கண்டத்தில் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் கடைசிக் கால் பாகத்தில் பொதுவாக அமைதி நிலவியது. ஐரோப்பிய நாடுகள் தொழிலை வளர்க்க ஆரம்பித்தன. முக்கியமாக, புதிதாகத் தோன்றிய ஜெர்மானியப் பேரரசில் இவ்வாறு நிகழ்ந்தது. ஜெர்மானியத் தொழிலையும் வாணிபத்தையும் அதிகரிக்கப் பெருமுயற்சி எடுக்கப்

பட்டது. இத்தொழில் வளர்ச்சியில் தலையிடாக் கொள்கைக்கு இடம் இருக்கவில்லை. அரசாங்கம் தொழிலையும் வாணிபத்தையும் ஆதரித்து உதவியது. 1879-ல் ஜெர்மனி தன் தொழில்களைப் பாதுகாக்குமாறு தன் பொருளாதாரக் கொள்கையை அமைத்துக்கொண்டது. பிற நாடுகளும் ஜெர்மனியைப் பின்பற்றின. இதனால் பிரிட்டிஷ் வாணிபம் பாதிக்கப்பட்டது.

இக்காலத்தில் கப்பல் தொழிலில் ஏற்பட்ட மந்தத்தைப் பற்றி முன்னரே விவரிக்கப்பட்டது. ஆனால், அதன் காரணங்களை இங்கு மீண்டும் சுருக்கமாகச் சொல்லலாம். பல வகைகளில் கடலில் சென்ற கப்பல்கள் ஏற்றிச்செல்லும் எடை அளவு அதிகமாயிற்று. சூயஸ் கால்வாய் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட பின் கீழை நாடுகளுக்குப் போகும் வாணிப மார்க்கங்களின் தூரம் குறைந்தது. முன்னர் ஒரு பயணம் சென்ற காலத்தில் இப்போது இரண்டு மூன்று பயணம் செய்ய முடிகிறது. நீராவிக் கப்பல்கள் எங்கும் பயன்படலாயின. பாய்க் கப்பல்களுக்கு ஏற்பட்ட விபத்துகளும் கால தாமதமும் நீராவிக் கப்பல்கள் விஷயத்தில் ஏற்படவில்லை. துல்லியமாக அவற்றின் வரவு புறப்பாடுகளை முன்னரே கணக்கிட முடிந்தது. அவை பாய் மரக்கப்பல்களை விடப் பெரியன. அவற்றில் மேலும் நிறையச் சரக்கேற்ற முடியும். அவற்றின் நடைமுறைச்செலவும் அவற்றின் எடையோடு ஒப்பிட்டால் குறைவே. இரும்புக்குப் பதில் எஃகைப் பயன்படுத்திக் கப்பல்கள் கட்டி, அவற்றில் புதிது புதிதாகக் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட பொறிகளைப் பொருத்தியதால் புதிதாகக் கட்டிய கப்பல்களில் அதிகச் சரக்கேற்ற முடிந்தது. சில ஆண்டுகளாக மொத்தக் கப்பல் எடையின் அளவு உலக வாணிபத்தின் தேவையைவிட மிக அதிகமாக இருந்து வந்தது. கட்டணங்கள் மிகக் குறைவான நிலைக்கு விழுந்தன. அந்த நிலையில் கப்பல்களை ஓட்டுவதில் வரவையும் செலவையும் சரிக்கட்டலாமேயன்றி இலாபம் பெற முடியாது. பழைய கப்பல்கள் பல பயனற்றுப் போயின. இம் மந்தத்தால் பிரிட்டனுடைய சுபிட்ச நிலை பாதிக்கப்பட்டது. ஏனெனில் கப்பல் தொழிலால்தான் தன் அன்னியச் செலாவணி வருமானத்தின் கணிசமான ஒரு பகுதியைப் பிரிட்டன் சம்பாதித்தது. உலகமெங்கும் ஓடி, பிரிட்டிஷ் கப்பல்கள் பெற்ற கட்டணங்கள்தான் இச் செலாவணி வருமானத்துக்குக் காரணமாயின.

எஃகு உற்பத்தியில் ஏற்பட்ட பொறியியல் மாறுதல்களை மற்றோர் அதிகாரத்தில் விவரித்தோம். இம் மாறுதல்களும் பிரிட்டனுக்குப் பாதகமாக இருந்தன. ஏற்கெனவே இரும்புத் தொழிலில் மிகப் பெரும் அளவில் பணம் முதலீடு செய்யப்பட்டிருந்தது. பெஸிமர் முறை கண்டுபிடிக்கப்பட்டதும் பழைய ஆலைச் சாதனங்கள் பயனற்றுப் போய்ப் பணம் விரயமாயிற்று. நிறையப் பணம் செலவு செய்து

இத் தொழிற்சாலைகள் மாற்றி யமைக்கப்பட்டன. பாஸ்பரஸ் கலவாத இரும்புக்கனியை இறக்குமதி செய்யவேண்டியிருந்ததால் இரும்பு செய்வதில் அந்நூற்றுண்டில் முற்றுரிமையைப் பிரிட்டன் இழந்தது. கார எஃகு செய்ய கில்கிரிஸ்ட் - தாமஸ் முறை கண்டுபிடிக்கப்பட்ட பின் ஜெர்மானிய எஃகு ஆலைகளின் போட்டியையும் பிரிட்டன் சமாளிக்க வேண்டியிருந்தது. லோரேனிலிருந்து (Lorraine) மினெட் (minette) கனிகளை ஜெர்மானியத் தொழில் உபயோகித்தது. அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டிலும் எஃகுத் தொழில் வளர்ந்து பிரிட்டனுடன் போட்டியிட்டது. இரும்பைவிட எஃகு நாள்பட உழைக்கும்; எஃகு கப்பல்களும், எஃகுத் தண்டவாளங்களும், எஃகு இஞ்சின்களும் இரும்பால் செய்யப்பட்டவற்றைவிட நிறைய நாள் உழைத்தன! அடிக்கடி அவற்றைப் புதுப்பிக்க வேண்டியதில்லை. மேலும், பிரிட்டனுடன் போட்டியிட்ட நாடுகள், பிரிட்டனைப்போல, வினை முறைகள் மாறியதால் பழைய முதலீடுகளுக்குப் பதில் புதியவற்றைச் செய்து ஆலைச் சாதனங்களை மாற்றிப் பணத்தை விரயப்படுத்த வேண்டியிருக்கவில்லை. அவை தொழில் உற்பத்திப் பந்தயத்தில் சேர்ந்தபோது பிரிட்டன் இருந்த நிலையிலேயே புகுந்தன.

அரசர் ஆணைக்குழுக்கள், பாராளுமன்றக் கமிட்டிகள், வணிகர்கள், தொழிற்சங்க அதிகாரிகள், கப்பல் அதிபர்கள், பொருளியலார் ஆகியோரின் மகாநாடுகள், ஆகியவை அடிக்கடி கூடித்தொழிலையும் வாணிபத்தையும் பாதித்த மந்தத்தைப் போக்க வழி தேட முயன்றன. மேற்செலவுகளைக் குறைப்பது, உற்பத்தி வினை முறைகளைச் சீரமைப்பது, கூலியைக் குறைப்பது, இரட்டை நாணய முறையை உபயோகிப்பது போன்ற பல யோசனைகளை அவை கூறின. இவை அனைத்தையும் இங்கு ஆராயத் தேவையில்லை. ஆனால், தன்னுடன் போட்டியிட்ட பிறருக்கு ஏற்றுவராத தலையிடாக்கொள்கையைப் பிரிட்டன் தொடர்ந்து கடைப்பிடித்து வருகிறது என்பதை மட்டும் அரசியலாரும் பொருளியலாரும் வணிகர்களும் அனைவரும் உணராமல் போகவில்லை. பிற நாடுகளிலோ அரசாங்கம் பல வழிகளில் பொருளாதார நடவடிக்கைகளுக்கு உதவி செய்தது. ஜெர்மனிக்கும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டுக்கும் நன்மை தரும் முறை பிரிட்டனுக்கு மட்டும் எவ்வாறு கேடு விளைவிக்கும் என்ற கேள்வி எழுந்தது ஜெர்மானிய சாம்ராச்சிய அரசாங்கம் ஜெர்மானியத் தொழிலுக்கும் வாணிபத்துக்கும் செய்யும் உதவியை எல்லாம் பிரிட்டிஷ் அரசாங்கமும் தன் வாணிபத்துக்கும் தொழிலுக்கும் செய்யவேண்டும் என்ற கருத்துப் பலப்பட்டு வந்தது. பிரிட்டிஷ் அரசியலார் இதை உடனே ஒப்புக்கொள்ளவில்லை. இருந்த போதிலும் தலையிடாக் கொள்கையின் இறுதி நாள் நெருங்கிவிட்டது.

34. தலையிடாக் கொள்கையின் வீழ்ச்சி

(The Decline of "Laissez-Faire")

தொழிற்புரட்சிக் காலத்திலும் அதற்குப் பல ஆண்டுகள் பிறகும் கிரேட் பிரிட்டனில் ஏற்பட்ட தொழில் வளர்ச்சியானது அரசாங்கப் பொருளாதாரக் கட்டுப்பாடுகள்மீது வணிகர்களும் தொழிலதிபர்களும் பொருளியலாரும் அரசியலாரும் அனைவரும் கொண்டிருந்த அவ நம்பிக்கையால் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டது என்பதை முன்னரே கண்டோம். 1793-1815 ஆண்டுகளின் பிரெஞ்சுப் போர்களுக்குப்பின் விளைந்த மந்தத்திலிருந்து பிரிட்டன் மீண்டதும், அதன் பின்னர் 1850-1875 காலத்தில் ஏற்பட்ட சுபிட்சமும் பிரிட்டிஷ் அரசியலார் தமக்குச் சம்பந்தமில்லாத விஷயங்களில் தலையிடாததனால்தான் ஏற்பட்டன என்று அனைவரும் நம்பினர். இச் சுகமான எண்ணத்தை அந் நூற்றாண்டின் இறுதியில் ஏற்பட்ட மந்தம் கலைத்துவிட்டது. அதன் விளைவாக அப்போது மேற்கொள்ளப்பட்ட பொருளாதாரக் கோட்பாடுகளை மாற்றிக்கொள்ளவேண்டுமென்ற முடிவுக்குச் சிலர் வந்தனர். பிற நாடுகளில் அரசாங்கத்தின் உதவியோடும் அது அளித்த ஊக்கத்தினாலும் தொழிலும் வாணிபமும் வேகமாக வளர்ந்து வந்தன; எனவே பிரிட்டிஷ் வணிகர்களுக்கும் தொளிலதிபர்களுக்கும் கூட பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் துணைக்கு வரவேண்டும் என்ற கருத்துத் தோன்றியது.

மெர்க்கன்டலிசத்தைத் திருப்பிக் கொண்டுவரச் செய்யப்பட்ட தல்ல இது. அத் தத்துவமே வேறு. குறைந்த அளவில் நல்ல ஒழுங்கோடு வாணிபம் நடக்கவேண்டும்; அதன்மீது திட்டவட்ட மான அரசாங்கக் கட்டுப்பாடு இருக்கவேண்டும்; வாணிபத்தின் குறிக்கோள் நாட்டைப் பலப்படுத்துவதாக இருக்கவேண்டும்; தனி மனிதர்களுடைய சுபிட்சத்தைவிட நாட்டின் நலம் முக்கியமானது; இவைதான் வர்த்தகத் தத்துவத்தின் நோக்கங்கள். இப்போது கோரப்பட்டது மற்றொருவகை அரசாங்க நடவடிக்கையாகும்;

அர்சாங்கம் கட்டுப்பாடுகள் விதிப்பதைவிடத் தொழிலுக்கும் வாணிபத்துக்கும் உதவவேண்டும், ஆதரவு தரவேண்டும், பாதுகாப்பளிக்க வேண்டும். ஆனால் பொருள்களை மலிவாகவும் நிறையவும் உற்பத்தி செய்வதுதான் இன்னமும் பொருளாதார முயற்சியின் குறிக்கோளாக இருக்கவேண்டும்; வாணிபமும் தொழிலும் பெருகுவதுதான் இன்னமும் தேசத்தின் சுபிட்சத்துக்கு அடையாளமாகும்.

ஆனால் தலையிடாமைக் கொள்கைகள் மெல்லமெல்லத்தான் மறைந்தன. அரசாங்கம் தொழிலையும் வாணிபத்தையும் ஆதரிக்க வேண்டுமென்ற கருத்துக்குப் பிரிட்டனில் மிகப் பலத்த எதிர்ப்பு இருந்தது. அதுவும் உணவு, ஆலை உற்பத்தி ஆகியவற்றின் இறக்குமதிகள்மீது காப்புச் சுங்க வரிகளை விதிப்பதற்கு விசேஷமான எதிர்ப்பு இருந்தது[1]. அடுத்தடுத்து வந்த அரசாங்கங்களில் ஒவ்வொன்றும் இவ்விஷயத்தில் நடவடிக்கை எடுக்கத் தயங்கிற்று. இருந்தபோதிலும் கடந்த அறுபது எழுபது ஆண்டுகளில் பொருளாதாரத்துறையில் அரசாங்க நடவடிக்கைகள் நிலையாக அதிகரித்து வந்துள்ளன.

இந் நடவடிக்கைகள் பலவகைப்பட்டன. இவற்றில் பலவற்றைப் பற்றிப் பிற அதிகாரங்களில் விவரிக்கப்பட்டது. அரசாங்கம் பொது மக்களது சுகாதாரத்தைப் பாதுகாக்கச் செய்ததையெல்லாம் வாசகர்கள் நினைவுகூரலாம். பல புதுத் தொழில்களுக்குத் தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள் விஸ்தரிக்கப்பட்டதும், அபாயகரமான தொழில்களுக்கு விசேஷ விதிகள் தயாரிக்கப்பட்டதும், 1901-ல் ஆலைச்சட்டங்களின் தொகுப்பு ஏற்பட்டதும்கூட வேறு இடங்களில் விவரிக்கப் பட்டுள்ளன.

தொழிலாளர்கள் விஷயத்தில் மேலும் சில நடவடிக்கைகளை அரசாங்கம் மேற்கொண்டது. கடைச் சிப்பந்திகளிடம் அதிக நேரம் வேலை வாங்குவதைத் தடுத்து 1893-ல் கடை நேரச் சட்டம் (Shop Hours Act) இயற்றப்பட்டது. 1904-ல் வந்த கடைகளை முன்னதாக மூடும் சட்டம் (Early Closing Act) வாரம் அரை நாள் கடைச் சிப்பந்திகளுக்கு விடுமுறையளிப்பதை அங்கீகரித்தது[2]. சில வகைத் தொழி

[1] 1903-ல் திரு. ஜோசப் சேம்பர்லின் (Mr. Joseph Chamberlain) இறக்குமதியான உணவுப் பொருள்கள், ஆலை உற்பத்திகள் ஆகியவைமீது வரி விதிக்க ஒரு பிரேரணையைக் கொண்டுவந்தார். குடியேற்ற நாட்டுப் பொருள்களுக்குக் குறைந்த வரி விதிப்பது என்றும் யோசனை கூறினார். கன்சர்வேடிவ் கட்சியின் (Conservative party) எல்லா உறுப்பினர்களும் இக் கருத்தை ஆதரிக்காவிடினும், பலரது ஆதரவு சேம்பர்லினுக்குக் கிடைத்தது. 1906-ஆம் ஆண்டின் பொதுத் தேர்தலில் கன்சர்வேடிவ் கட்சி தோற்றது. புதுப் பார்லிமெண்டில் உறுப்பினர்களில் நான்கில் ஒரு பங்கைவிடக் கன்சர்வேடிவ் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் குறைவே.

[2] தன்னிச்சையாக ஏற்கெனவே பல இடங்களில் நடந்து வந்த ஒரு வழக்கத்துக்குச் சட்டப்படியான அங்கீகாரத்தை 1904 ஆம் ஆண்டின் சட்டம் அளித்தது. தொழிலாளர் நலனை அவ்வளவாக ஆதரிக்காத முதலாளிகளைப் பிறரைப்போல நடக்குமாறு செய்ததே அதன் விளைவாகும்.

லாளிகளுக்கு மிகக் குறைவான ஊதியம் கொடுக்கும் கெட்ட வழக்க மான 'கசக்கிப்பிழிதலை'த் (sweating) தடுக்கவும் அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்தது. 1888-ல் இப் பிரச்சினையைப் பிரபுக்கள் சபையின் ஒரு கமிட்டி ஆராய்ந்தது. 1891 ஆம் ஆண்டின் தொழிற் சாலைச் சட்டப்படி தொழிற்சாலைகளையும் தொழிற்கூடங்களையும் நடத்தியவர்கள் தொழிற்சாலை மற்றும் துப்புரவு இன்ஸ்பெக்டர்கள் பார்ப்பதற்காக வெளி வேலை செய்வோரின் (Out Workers) பெயர்ப் பட்டியலை வைத்திருக்க வேண்டுமென்பது கட்டாயமாயிற்று. முதலாளிகள் தம் தொழிலாளர்களுக்கு அளித்த கூலி விகிதங்களையும் கட்டாயமாகக் கூறவேண்டியிருந்தது. இதுபோன்ற விதிகள் கசக்கிப் பிழிதலைத் தடுக்கச் செய்யப்பட்ட முதல் முயற்சிகள். இவை அநேகமாகப் பலனளிக்கவில்லைபோல் தோன்றியது. ஆகவே 1900-ல் சர் சார்லஸ் டில்க் (Sir Charles Dilke) சில தொழில்களுக்கு ஊதியக் கழகங்களை (Wages Boards) அமைக்குமாறு அரசாங்கத்தைத் தூண்ட முயன்றார். 1906-ல் டெய்லி நியூஸ் (Daily News) பத்தி ரிகைத் தொழிலாளரைக் கசக்கிப் பிழிந்தெடுத்த உற்பத்திகளின் கண் காட்சி ஒன்றுக்கு ஏற்பாடு செய்தபின்னர்தான் பொதுமக்கள் இப் பிரச்சினைமீது அக்கறை கொண்டனர். இதைப்பற்றி விசாரிக்கக் காமன்ஸ் சபை ஒரு பொறுக்கிய கமிட்டியை நியமித்தது. 1908-ல் அக் கமிட்டி குறிப்பிட்ட சில தொழில்களுக்கு ஊதியக் கட்டுப்பாடு தேவை என்று அறிவித்தது. சில தொழில்கள் அதிக ஊதியம் தரக் கூடிய நிலையில் இல்லை என்ற கூற்றுக்கு இக் கமிட்டி கூறிய விடையை அப்படியே தரலாம்: "ஒரு தொழிலினது வருவாய் அதை ஈட்டிய வர்களுக்கு வாழ்க்கையின் அத்தியாவசியத் தேவைகளை அளிக்கவும் போதுமானதாக இல்லையென்றால்...அது ஒரு ஒட்டுண்ணித் தொழி லாகும் (Parasitic Trade). அது தொடர்ந்து நடப்பது நாட்டுப் பொது நலனுக்கு ஏற்றதல்ல." 1909-ன் தொழில் கழகங்கள் சட்டம் (Trade Boards Act) அதன் அட்டவணையில் சேர்க்கப்பட்ட மிகக் குறைந்த ஊதியங்கள் அளித்த சில தொழில்களுக்குத் தொழில் கழகங் கள் அமைக்க ஏற்பாடு செய்தது. அதன் உறுப்பினர்கள் வாணிபக் கழகத்தினால் தொழிலாளர்களும் தொழிலாளிகளும் கொடுத்த பட்டியல் களினின்று நியமிக்கப்படுவர். வாணிபக் கழகம் மேலும் சில உறுப் பினர்களைத் தானேயும் சேர்க்கலாம்[1]. அத் தொழில் கழகங்கள் தத்தம் தொழில்களில் வேலை செய்வோருக்குக் குறைந்த ஊதியங்களை நிர்ணயிக்க உரிமை பெற்றன. அவ் ஊதியங்களைக் கொடுக்க முதலாளி களைச் சட்டப்படி கட்டாயப்படுத்தலாம். 1910-ல் அரசாங்கம் சங்கிலி செய்வது, பெட்டி செய்வது, லேஸ் மெருகிடுதல் (Lace-fini-

[1] தொழில் கழகச் சட்டங்களின்படி வாணிபக் கழகம் செய்த பணியை இப்போது தொழிலாளர் துறை அமைச்சகம் செய்கிறது.

shing), ரெடிமேட் துணிகளைச் செய்தல் ஆகிய நான்கு தொழில்களை நிறுவியது. 1913-ல் மேலும் ஆறு தொழில்களை இவற்றோடு அரசாங்கம் சேர்த்தது. 1918-ல் மேலும் ஒரு தொழில் கழகச் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. ஊதிய நிர்ணயத்துக்குச் சீரான அமைப்பு இல்லாத எந்தத் தொழிலுக்கும் தொழில் கழகம் அமைக்க இது அங்கீகாரம் அளித்தது. தொழில் கழகங்களுக்கு வேலை நேரம், வேலைச் சூழ்நிலை ஆகியவற்றைக் கட்டுப்படுத்தவும் அதிகாரம் அளிக்கப்பட்டது. நாளடைவில் சுமார் நாற்பது தொழில் கழகங்கள் நிறுவப்பட்டன. தொழிற் சங்கங்கள் இல்லாத அல்லது சரியாக நடக்காத தொழில்களுக்குத்தான் முக்கியமாக இவை நிறுவப்பட்டன. தொழிலாளர்களைக் கசக்கிப் பிழிவதை நீக்குவதில் எதிர்பார்த்ததையெல்லாம் முற்றிலும் இம்முறை அடையாவிட்டாலும், தடையற்ற போட்டியின் மோசமான விளைவுகளினின்று தொழிலாளர்களை அது காப்பாற்றியது.

இப்போது விவரிக்கப்பட்டுவரும் காலத்தில் தொழிலாளியின் உருக்குப் பாதுகாப்பை அதிகரிக்கப் பல சட்டங்கள் வந்தன. இவை வருமுன் யோக்கியமானவனும், சாதுவானவனும், கடும் உழைப்பாளியாகவும் உள்ள தொழிலாளிகளும் தம்மை மீறிய காரணங்களால் விபத்தில் அகப்பட்டு அனுதைகளாகும் நிலை ஏற்பட வாய்ப்பு இருந்தது. 1880-ல் முதலாளிகள் பொறுப்புச் சட்டம் (Employers' Liability Act) ஒன்று இயற்றப்பட்டது. அதன்படி வேலை செய்துகொண்டிருக்கும்போது எந்தத் தொழிலாளியும் விபத்தில் அகப்பட்டுக் கொண்டால், முதலாளியின் அல்லது மேலாளராகவோ (manager) எந்திர முதலாளாகவோ (foreman) பணியாற்றிய ஒருவனது கவனக் குறைவால் அவ்விபத்து ஏற்பட்டால், அதற்காக முதலாளியிடம் நஷ்டஈடு பெறலாம். இச் சட்டம் பூரண பலனளிக்கவில்லை. ஏனெனில் இதன் விதிகளின்படி முதலாளி நடக்கவேண்டியதில்லை எனத் தொழிலாளிகள் ஒப்பந்தம் செய்துகொள்ளலாம் என நீதி மன்றங்கள் தீர்மானித்தன.[1] 1896 ஆம் ஆண்டின் தொழிலாளர் நஷ்டஈட்டுச் சட்டமானது விபத்து யார் கவனக்குறைவால் நேர்ந்தாலும், வேலை செய்யும்போது விபத்து நேர்ந்த ஒவ்வொரு இடத்திலும் நஷ்டஈடு தரவேண்டுமெனக் கட்டளையிட்டது. நஷ்டஈடு தர வேண்டாமெனத் தொழிலாளர் ஒப்பந்தம் செய்துகொள்வது சட்ட விரோதமாயிற்று. அச் சட்டம் பலனளித்தது. 1906-ல் இதுபற்றி மேலும் ஒரு சட்டம் வந்தது.[2]

[1] வேலைக்குச் சேரு முன்னரே விபத்து நேர்ந்தால் இச் சட்டத்தின்படி நஷ்டஈடு கோருவதில்லை எனத் தொழிலாளி ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்திட்டான். அவ்வாறு செய்ய மறுத்தவர்களைச் சில முதலாளிகள் வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்ள மறுத்தனர்.

[2] *1896, 1906* சட்டத்தின்படி தம் பொறுப்புக்களுக்கு முதலாளிகள் இன்ஷூர் செய்துகொள்வது வழக்கமாயிற்று.

1909-ல் முதியோர் ஓய்வு ஊதியத் திட்டம் நிறுவப்பட்டது. 1911-ல் நோயுறுதல், வேலையின்மை இவற்றுக்கான திட்டங்களை அரசாங்கம் அமல் செய்தது. இவை தொழிலாளிகளுடைய வாழ்வில் நேரக்கூடிய கேடுகளினின்று மேலும் பாதுகாப்பளித்தன.[1] 1905-ல் வேலியில்லாத தொழிலாளர் சட்டம் ஒன்று வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்தைப் போக்கத் தல அதிகாரிகளுக்குப் பொதுப்பணிகளை (public works) மேற்கொள்ள அதிகாரம் அளித்தது. 1909-ல் தொழிலாளர் எக்ஸ்சேஞ்சுகள் அமைக்கப்பட்டன. அவற்றை இப்போது வேலை வாய்ப்பகங்கள் (Employment Exchanges) என்று அழைக்கின்றனர்.[2]

அநேகமாகப் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் முடிவு வரை தொழில் தகராறுகளைத் தீர்ப்பது தொழிலாளிகளும் முதலாளிகளுமே அக்கறை கொண்ட விஷயமாக எப்போதும் கருதப்பட்டது. அரசாங்கம் அதில் அக்கறை காட்டவேயில்லை. வேலை நிறுத்தங்களும் கதவடைப்புகளும் இறுதிவரை நடந்து ஓய்ந்தன. இருபதாம் நூற்றாண்டில் முக்கியமான தொழில்களிலாவது மூன்றாவது ஒரு நபருக்கு அதாவது பொது மக்களுக்குத் தொழில் தகராறுகளில் அக்கறை உண்டு என்பது ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. உதாரணமாக ஒரு கரிச் சுரங்கத்தில் வேலை நின்றால் பொதுமக்களுக்கு மிகவும் கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. சுரங்க ஊழியரும் சுரங்க முதலாளிகளும் மட்டுமன்றி நாட்டிலுள்ள வேறு எல்லாத் தொழில்களுமே பாதிக்கப்படுகின்றன. ஆகவே நாட்டு மக்களுக்குப் பிரதிநிதியாக அரசாங்கம் தொழில் தகராறுகளில் குறுக்கிட உரிமை பெற்றதாக எண்ணப்பட்து. வேறு காரணங்களாலும் அரசாங்கக் குறுக்கீடு நியாயமாகக் கருதப்பட்டது. தொழிலாளர்களை அண்டி வாழ்பவர்கள் பட்டினி கிடக்கும்போது தொழிலாளர்களும் முதலாளிகளும் தம் தகராறால் நியாயமான முடிவுக்குவர முடியும் என்று எதிர்பார்ப்பது முட்டாள்தனம் ஆகும். 1896-ல் ஒன்றுபடுத்தல் சட்டப்படி (Conciliation Act) தொழில் தகராறுகளில் அதில் சம்பந்தப்பட்டவர்கள் வேண்டிக்கொண்டால் வாணிபக் கழகம் குறுக்கிட உரிமை பெற்றது; அத் தகராறை மத்தியஸ்தம் (arbitration) அல்லது பேச்சுவார்த்தைகள் (negotiation)

[1] விபத்துக்களுக்குத் தொழிலாளருக்கு நஷ்டஈடும், வேலையின்மை இன்ஷூரன்ஸ், நோயுறுதல் இன்ஷூரன்ஸ் ஆகியவற்றுக்குச் சந்தாவும்கொடுப்பது முதலாளிகளின் பொறுப்பு ஆனது. தொழிலிலே ஏற்படும் ஆபத்துகளின் செலவைத் தொழிலிலே ஏற்படும் ஆபத்துகளின் செலவைத் தொழிலே மேற்கொள்ள வேண்டும் என்ற கொள்கை அமலுக்கு வந்ததைக் குறிக்கிறது.

[2] இந்நிறுவனங்கள் வேலையற்றவர்களுக்குப் "பிச்சை" (dole) அளித்த அலுவலகங்களாகவே சில சமயம் கருதப்பட்டு வந்துள்ளன. முதலில் அவற்றின் நோக்கம் தொழிலாளிகளையும் முதலாளிகளையும் சேர்த்துவைப்பதாகும். இன்றும் பெரிய அளவில் அவை இப்பணியைச் செய்கின்றன.

மூலம் தீர்க்க அது முயலும். 1908-ல் மேலும் சில முயற்சிகள் இவ் விஷயத்தில் செய்யப்பட்டன. சில தொழில்களில் முதலாளிகளும் தொழிலாளிகளும் சேர்ந்துகொண்டு பட்டியல்கள் தயாரிக்கப்பட்டன. தகராறு நேர்ந்தால் இவர்களினின்று ஒரு மத்தியஸ்த மன்றத்தின் உறுப்பினர்கள் நியமிக்கப்பட்டனர். 1914-18 போரின்போது யுத்த தளவாடங்களின் உற்பத்தியில் ஈடுபட்டிருந்த தொழிற்சாலைகளில் தகராறுகளைத் தடுக்கவேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது. அத் தகராறு களுக்கு யுத்த தளவாட அமைச்சரே தீர்ப்பு அளிக்கும் அதிகாரத்தைப் பெற்ருர். இத் தீர்ப்பு இதில் சம்பந்தப்பட்ட அனைவரையும் கட்டுப் படுத்தியது.

1914 ஆம் ஆண்டில் விட்லீ கமிட்டி (Whitley Committee) தொழில் தகராறுகளைத் தீர்ப்பதைவிடத் தவிர்ப்பதற்குச் சில யோசனை கள் கூறியது. வேலை நிறுத்தங்களையும் கதவடைப்புகளையும் தடைசெய்ய வேண்டுமென்ருே கட்டாய மத்தியஸ்தத்தை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்ருே அது யோசனை கூறவில்லை. அவற்றுக்குப் பதிலாக எல்லா முக்கிய தொழில்களிலும் கூட்டுத் தொழில் மன்றங் களை (Joint Industrial Councils) நிறுவவேண்டுமென அக் கமிட்டி யோசனை கூறியது. முதலாளிகள் தொழிலாளிகள் ஆகிய இரு சாராரின் பிரதிநிதிகளும் போதுமான அளவுக்கு இம் மன்றங்களில் அங்கம் வகிப்பர்; தகராறு வந்த பிரச்சினைகளை அவர்கள் விசாரிப்பர். ஆதலின் மன்றத்தில் நடக்கும் பேச்சு வார்த்தைகளாலேயே பெரும் பாலான தகராறுகளில் தீர்வு காணமுடியும் என்றும் அனுவசியமாக வேலை நிறுத்தமோ கதவடைப்போ இதற்காகச் செய்யவேண்டியிருக் காது என்றும் நம்பப்பட்டது. 1919-ன் தொழில் நீதி மன்றங்கள் சட்டம் (Industrial Courts Act) இம் முறைக்கு அங்கீகாரம் அளித்தது.

இக் காலத்தில் அரசாங்கம் கல்வி வசதிகளைப் பரப்பவும் அபிவிருத்தி செய்யவும் பல நடவடிக்கைகளை எடுத்தது. 1870-ல் ஆரம்பக் கல்விச் சட்டத்தை இயற்றி, ஒரு தேசீயக் கல்வி முறையை அரசாங்கம் ஏற்படுத்தியது. இச் சட்டப்படி பள்ளிக்கூட வசதிகள் போதாத இடங்களிலெல்லாம் பள்ளிக்கூடக் கழகங்கள் (School Boards) அமைக்கப்பட்டன. சில ஆண்டுகள் கழித்துக் குழந்தைகள் பள்ளிக்குச் செல்வதை அரசாங்கம் கட்டாயமாக்கியது. 1891-ல் ஆரம்பக் கல்வி அநேகமாக இலவசமாக அளிக்கப்பட்டது. 1889-ல் பொறியியல் கல்விக்கு அரசாங்கம் ஆதரவு அளித்தது. 1902-ன் கல்விச் சட்டம் பள்ளிக் கழகங்களை ஒழித்து, அவற்றின் சொத்துகளை யும் பணிகளையும் சட்டப்படி அமைக்கப்பட்ட கல்விக் கமிட்டிகளுக்கு (Education Committee) மாற்றியது. இவை கவுன்டிகள், கவுன்டி

பரோக்கள், கவுன்டியைச் சேராத பரோக்கள், நகர மாவட்டங்கள் ஆகியவற்றின் மன்றங்களின் கமிட்டிகள் ஆகும். இச் சட்டப்படி நகராண்மைக் கழக செகண்டரி பள்ளிகளும், கவுன்டி செகண்டரி பள்ளிகளும்கூட அமைக்கப்பட்டன. ஆங்கிலக் கல்வி முறையின் பிரதான அம்சமாக இவை விளங்கின. 1918-ல் வந்த மற்றொரு கல்விச் சட்டம் (Education Act) கல்வி முறையில் சில அபிவிருத்திகளைச் செய்தது. 1944-ஆம் ஆண்டின் கல்விச் சட்டத்தின்படி எதிர் காலத்தில் குழந்தைகள் அனைவரும் பதினாறு வயதுவரை முழுநேரமும் பள்ளியில் கற்பது கட்டாயமாகும். ஆனால் அது அமலுக்கு வரும் தேதி குறிப்பிடப்படவில்லை.

பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் கடைசிக் கால்பாகத்தில் ஏற்பட்ட பொருளாதார மந்தத்தினின்று இங்கிலாந்தின் தொழில், வாணிபம், விவசாயம் ஆகியவற்றை மீட்கவும், அரசாங்க ஆதரவுடன் அன்னிய நாட்டுத் தொழில்கள் வளர்ந்து இட்ட போட்டியைப் பிரிட்டிஷ் தொழில்கள் சமாளிக்க வழிசெய்யவும் இதுவரை விவரிக்கப்பட்ட அரசாங்க நடவடிக்கைகள் எதுவும் செய்யவில்லையே என்று வாசகர்கள் கேட்கலாம். இதுவரை குறிப்பிடப்பட்ட நடவடிக்கை முதலாளி வர்க்கத்தின்மீது மேலும் பொறுப்புகளைச் சுமத்தியது போலத்தான் தோன்றும். ஆனால் இவ் விஷயத்தை மேலும் ஆராய்ந்தால் தொழிலாளிகளில் பெரும்பாலோரின் வாழ்க்கை நிலை உயரும்போது அவர்களது வினைத் திறனும் உயருகிறது என்பது புலனாகும். அதனால் முதலாளிகள் அதிகக் கூலியும், இன்ஷூரன்ஸ் தொகைகளையும் செலுத்தியபோதும் அதைவிட அதிகமாகத் தொழிலாளரின் திறமை உயர்வதால் உற்பத்தி அதிகமாகி, இலாபம் அதிகரிக்கிறது. அதிக நேரம் வேலை செய்த ஓர் உழைப்பாளி இரவிலே ஓய்வு பெறாது நல்ல உணவில்லாது ஊதியம் குறைந்துவிடும் என்ற பயத்தினால் உடல் நலமில்லாதபோதும் தொடர்ந்து வேலை செய்வதால் வரக்கூடிய இலாபத்தைவிட தேகாரோக்கியம் கொண்ட, நல்ல உணவை உண்ணும் திறன் மிகுந்த தொழிலாளியால் முதலாளிக்கு அதிக இலாபம் கிடைக்கும். மேலும், தேசீயச் சுகாதார இன்ஷூரன்ஸ் திட்டம் ஏற்படுமுன் கருணைமிக்க முதலாளிகள் சிலர் தம் தொழிலாளர்கள் நோயுற்றிருந்தபோதும் அவர்களுக்கு ஊதியம் அளித்து வந்தனர். அவ்வளவுக்கு மனிதாபிமானமற்ற தம் போட்டியாளர்களைவிட அவர்களுக்குச் செலவு அதிகமாயிற்று; முன்னர் அவர்கள் தாமாக அளித்ததைவிட சுகாதார இன்ஷூரன்ஸ் பிரீமியமாக இப்போது அவர்கள் செலுத்துவது மிகவும் அதிகமில்லை. ஆனால் அவர்களது போட்டியாளர்களும் அதே அளவுக்குப் பணம் செலுத்த வேண்டியுள்ளது. அரசாங்கச் செலவில் சமூகத்தின் எல்லா வகுப்பினரும் கல்வி பெறுவது தொழில்களுக்கு வெறும் சுமையல்ல.

அதனின்று அவை நன்மை பெறுகின்றன. படிக்காத பழைய தொழிலாளிகளைவிடப் படித்த தொழிலாளி புத்திகூர்மை உடையவனாகவும் அதனால் திறமை அதிகம் உடையவனாகவும் இருக்கிறான்.

இப்போது விவரிக்கப்பட்டு வரும் காலத்தில் அரசாங்கம் ஆலைகளிலும் சமூகத்திலும் இருந்த சூழ்நிலையைச் சீர்செய்வதோடு மட்டும் நின்றுவிடவில்லை. அது ஆங்கில விவசாயத்துக்கும், தொழில்களுக்கும், வாணிபத்துக்கும் நேரிடையாகவும் உதவி செய்தது. விவசாயத்தை ஆதரித்து அரசாங்கம் நிறைய நடவடிக்கை எடுக்க இயலவில்லை. விவசாயிகளில் பெரும்பாலோர் இறக்குமதியான கோதுமை மீது வரியிட வேண்டுமெனக் கோரினர். பல ஆண்டுகளுக்கு இதைச் செய்ய நடைமுறை அரசியல் இடங்கொடுக்கவில்லை. ஆனால் விவசாயக் கழகம் ஒன்றை அரசாங்கம் நிறுவியது. அவர்கள் செய்த அபிவிருத்திக்காக நஷ்டஈடு கொடுக்காமல் குத்தகைக்காரர்களை வெளியேற்ற அரசாங்கம் அனுமதிக்கவில்லை. விவசாயக் கால்நடைகளைத் தொத்து நோய்களினின்று பாதுகாக்கவும் அந்நோய்களை அகற்றவும் துப்புரவு விதிகள் அமலுக்கு வந்தன. விவசாயக் கல்வி பரவ அரசாங்கம் ஊக்கமளித்தது. தலவரிகளினின்று விவசாய நிலத்துக்கு அரராங்கம் விலக்களித்தது. (இவற்றை முன்னரே வேறு அதிகாரத்தில் விவரித்தோம்.) விவசாயத்தின் நிலைமை திருப்திகரமாக இல்லை என்பதை உணர்ந்து, தன்னாலானதைச் செய்ய அரசாங்கம் முற்பட்டதை இந் நடவடிக்கைகள் குறிக்கின்றன.

பிரிட்டிஷ் வாணிபத்துக்கு அரசாங்கம் செய்த முக்கிய உதவி நியாயமற்ற போட்டியினின்று அதைப் பாதுகாத்ததேயாகும். 1887-ல் ஒரு சரக்குக் குறிகள் சட்டம் (Merchandise Marks Act) வந்தது. அதன்படி பிரிட்டனில் இறக்குமதியாகும் பொருள்கள்மீது அவை செய்யப்பட்ட நாட்டின் பெயர் கட்டாயமாகக் குறிக்கப்படவேண்டும். அன்னியப் பொருள்களை ஆங்கிலப் பொருள்களென யாரும் விற்கக் கூடாது என்பதற்காக இவ்வேற்பாடு. போலி வாணிகத் தனிக்குறிகளை (Imitation of Trade marks) அரசாங்கம் தடை செய்தது. 1907-ல் பேட்டென்டுச் சட்டம் (Patent Act) இயற்றப்பட்டது. வெளிநாட்டுத் தொழிலதிபர்கள் சிலர் இங்கிலாந்தில் சில பொருள்களுக்கு உற்பத்தி உரிமை (Patent) பெற்று, அவற்றை வெளிநாடுகளிலேயே தயார் செய்து இங்கே விற்றனர். ஆனால் அப் பொருள்களைப் பிரிட்டிஷ் தொழிலதிபர்கள் இங்கிலாந்தில் தயாரிக்க முடியவில்லை. இந்நிலையைச் சரிப்படுத்த இச் சட்டம் வந்தது. பேட்டென்டு பெற்ற பொருளை நான்கு ஆண்டுகளுக்குள் இந்நாட்டில் உற்பத்தி செய்யத் தொடங்கவில்லை எனில் அவ்வுரிமை ரத்தாகிவிடும் என அச் சட்டம் குறித்தது. 1900-ல் வாணிபக் கழகத்தின் வியாபாரச் செய்தித்துறை

(Commercial Intelligence Department) நிறுவப்பட்டது. போர்டு ஆப் டிரேடு ஜர்னல் (Board of Trade Journal) என்ற பத்திரிகையை அது நடத்தியது. அதன் மூலம் ஆங்கில வாணிபத்தைப் பெருக்க உபயோகமாகக்கூடிய செய்தி விவரங்களை வியாபாரிகளும் தொழிலதிபர்களும் பெற்றனர். பிரிட்டனின் அக்கறைகளைக் கவனித்துக் கொள்ள உலகின் பல பாகங்களிலும் நியமிக்கப்பட்டிருந்த கான்ஸல் (Consul) அதிகாரிகள் இச் செய்திகளை வாணிபக் கழத்துக்குத் தெரிவித்தனர். 1917-ல் வியாபாரச் செய்தித்துறைக்குப் பதிலாக வெளிநாட்டு வாணிபத்துறை (Department of Overseas Trade) நிறுவப்பட்டது. வெளிநாட்டிலாகா (Foreign Office), வாணிபக் கழகம் இவ்விரண்டின் ஆதிக்கத்திலிருந்த இத்துறை மேலும் அதிகப் பணிகளைச் செய்தது.

பிரிட்டிஷ் பேரரசு விஷயத்தில் பிரிட்டன் கொண்டிருந்த நோக்கத்தில்தான் தலையிடாக் கொள்கையின் மறைவு மிகவும் அதிகமாகப் புலப்படுகிறது. அமெரிக்கக் குடியேற்றங்களை இழந்ததும் பழைய குடியேற்ற முறையின் பெயர் கெட்டுவிட்டது. குடியேற்ற வாணிபத்தின் மீதிருந்த கட்டுப்பாடுகளை நீக்கப் பல ஆண்டுகள் சென்றன. எனினும் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் பெரும்பகுதியில் இக் குடியேற்ற நாடுகள் பிரிட்டனின் சொத்து என்பதைவிட பிரிட்டனின் பொறுப்பு, சுமை அல்லது தொல்லை என்ற எண்ணமே மேலோங்கியிருந்தது. குடியேற்றங்களைப் பொறுத்துப் பிரிட்டனது நோக்கம் மாறியதற்குப் பல காரணங்கள் உள்ளன. எந்திர சாதனங்கள் போக்குவரத்தில் ஏற்பட்டபின், அதாவது இருப்புப்பாதைகளும் நீராவிக் கப்பல்களும் தோன்றியபின் பிரிட்டிஷ் பேரரசின் பல பாகங்களுக்கிடையே போக்குவரவு எளிதாயிற்று. ஒரு குடியேற்ற நாட்டிலிருந்து மற்றொன்றுக்கும், பிரிட்டனுக்கும் குடியேற்ற நாடுகளுக்கும் இடையிலும் உள்ள உண்மைப் போக்குவரவுத் தூரம் (effective distance) குறைந்தது.[1] புதுக் கண்டங்களின் உள்பகுதிகளிலெல்லாம் மக்கள் குடியேற இருப்புப்பாதைகள் வழி செய்தன. ஆகையால் பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் இருந்தது போலக் குடியேறிய மக்கள் சிறு தீவுகளிலும், கடற்கரையோரங்களிலும் பெரிய நதிகளின் கரைகளில் மட்டும் வாழாமல் கண்டம் முழுவதிலும் குடியேறி வாழ்ந்தனர். மேலும், பிற நாடுகளும் வெளிநாடுகளில் தம் ஆதிக்கத்தைப் பரப்ப முயன்றன. முக்கியமாக வெப்ப மண்டலங்களில் புது இடங்களைக் கைப்பற்றி, அவற்றிலிருந்து தம் தொழில்களுக்கு மூலப் பொருள்களைப் பெறவும், அவற்றில் தம் உற்பத்திகளை விற்கவும் அவை முயன்றன. இதற்காக ஆப்பிரிக்காவில் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்

[1] அப் பயணத்துக்காகும் நேரத்தின் அளவைக்கொண்டு.

டின் கடைசிக்கால் பாகத்தில் ஐரோப்பிய நாடுகள் போட்டியிட்டன. பிற நாடுகள் பிரிட்டன் கொண்டிருந்ததுபோலத் தாமும் குடியேற்றங்களைப் பெற ஆர்வம் காட்டியதைக் கண்டதும் தம் பேரரசினுல் எதிர் காலத்தில் நிறையப் பயன் கிடைக்கும் என்பதை ஆங்கிலேயர்கள் உணர்ந்தனர்.

பிரிட்டிஷ் சாம்ராச்சியத்தில் சேர்ந்திருந்த பெரும்பாலான பிரதேசங்களை இரு பகுதிகளாகப் பிரிக்கலாம். பெரும்பாலும் வெள்ளையர்கள் வாழ்ந்ததும் சுயாட்சி கொண்டவையுமான டொமினியன்கள் ஒரு வகை.[1] சரியாகப் பண்பாடடையாத அல்லது காட்டுமிராண்டிகளான இனங்கள் வாழ்ந்தவையும் ஆங்கில கவர்னர்களும் அதிகாரிகளும் ஆண்டவையுமானவை இரண்டாவது வகை.

நான்கு 'வெள்ளையர்' டொமினியன்களும் பூமியின் மித சீதோஷ்ண மண்டலத்திலேயே அமைந்துள்ளன. வெப்பநிலை ஏற்றதாக இருந்ததால் ஆங்கிலேயர் அங்கேயே தம் வீடுகளை அமைத்துக் கொண்டு நிரந்தரமாக வாழமுடிந்தது. சில காலத்துக்கு இந்நாடுகள் பிரிட்டிஷ் அரசாங்கத்தின் ஆதிக்கத்தில் இருந்தன. ஆனுல் அவற்றில் மக்கள் தொகை அதிகரித்து, அவற்றில் தொழில்கள் பெருகியதும் அவற்றுக்குச் சுயாட்சி உரிமைகள் வழங்கப்பட்டன. 1875க்கு முன்னரே, கானடா, நியூபவுன்டுலாந்திலும் கேப் காலனியிலும், மேற்கு ஆஸ்திரேலியா தவிரப் பிற எல்லா ஆஸ்திரேலியக் குடியேற்றங்களிலும், நியூசீலாந்திலும் பொறுப்புள்ள அரசாங்கங்கள் ஏற்படுத்தப் பட்டிருந்தன. முன்னரே கூறியபடி தலையிடாக்கொள்கை பிரசித்தமாக இருந்தபோது இக் குடியேற்றங்களைப் பற்றிப் பிரிட்டன் அக்கறை ஒன்றும் காட்டவில்லை. இக் குடியேற்ற நாடுகளுக்குப் பெரும் அளவில் சுயாட்சி உரிமை கொடுக்கப்பட்டிருப்பது இறுதியில் அவை பிரிட்டனை விட்டுப் பிரிந்து போவதற்கு முதற்படியே என்றும், சில ஆண்டுகளில் அமெரிக்கக் குடியேற்றங்களைப் பின்பற்றி அவையும் சுதந்திரமான குடியாட்சி நாடுகள் ஆகிவிடும் என்றும் நம்பப்பட்டது. இத்தகைய கருத்தில் வியப்பொன்றுமில்லை; எனினும் அது சரியான கருத்தல்ல. அமெரிக்கக் காலனிகளைப் பிரிட்டன் இழந்தது மிக அதிகமான கட்டுப்பாடுகளை விதித்ததால்; அக் கட்டுப்பாடுகளைக் குடியேற்றவாசிகள் எதிர்த்தனர்; பிரிட்டிஷ் அரசாங்கமும் மக்களும் தம்மிடம் அக்கறையே கொள்வதில்லை என்ற காரணத்திஞல் வேண்டுமாயின் பிற குடியேற்றங்கள் பிரிந்துபோகலாமேயொழிய, கட்டுப்பாடே சிறிதும் இல்லாத அப்போதைய நிலையில், அமெரிக்காவைப்போல, அவை பிரிந்துபோகும் என்று நம்ப இடமில்லை. ஆனுல், பத்தொன்ப

[1] தென் ஆப்பிரிக்க சமஷ்டியில் ஆப்பிரிக்கர்கள் வெள்ளையர்களைவிட அதிகம்.

தாம் நூற்றாண்டின் கடைசிக் கால் பாகத்தில் நெடுநாளாக வழங்கி வந்த தலையிடாக்கொள்கை நோக்கத்தை விட்டுவிட்டுத் தன் குடியேற்றங்கள்மீது பிரிட்டன் உண்மையில் அக்கறை கொள்ளத் தொடங்கியது.

சில காலத்துக்குப் பேரரசு சமஷ்டி (Imperial Federation) ஒன்று தோன்றக் கூடும் என்று அரசியல் கட்சிகளும் பத்திரிகைகளும் பேசின. 1867-ல் பல மாநிலங்களை இணைத்துக் கானடா டொமினியன் உருவாகியிருந்தது. ஒவ்வொன்றும் பொறுப்புள்ள அரசாங்கத்தைப் பெற்றிருந்த ஆறு தனிக் காலனிகள் சேர்ந்து 1900-ல் ஆஸ்திரேலியக் காமன்வெல்த் (Commonwealth of Australia) தோன்றியது. எனவே, இத்தகைய முக்கியமான சுயாட்சி பெற்ற காலனிகள் பிரிட்டனோடு ஒரு வகை சமஷ்டியாக இணைந்து, ஒரே அரசியல் அமைப்பாக ஏன் விளங்க முடியாது? ஆனால், இக் குறிக்கோளை அடைவதில் பெருந் தடங்கல்கள் இருந்ததால் பொறுப்புள்ள அரசியலார் எவரும் இவ் வரசியல் இணைப்புபற்றித் திட்டவட்டமான யோசனை ஒன்றும் கூற வில்லை. இருப்பினும், 1887-ல் விக்டோரியா மகாராணியின் பொன் விழா (Jubilee) லண்டனில் நடந்தபோது பெரும்பாலான காலனிகளின் பிரதம மந்திரிகள் அதற்கு வந்திருந்தனர்; அப்போது அவர்கள் கூடிப் பொதுவாகத் தாம் அக்கறை கொண்டிருந்த விஷயங்களைப் பற்றிப் பேசமுடிந்தது. இதுதான் முதல் குடியேற்ற மகாநாடு; மற்றொன்று பத்து ஆண்டுகள் கழித்து அரசியின் மணிவிழாவின் போது (Diamond Jubilee) நடந்தது. 1902-ல் எட்வர்டு அரசர் முடி சூட்டு விழாவின்போது மற்றொரு குடியேற்ற மகாநாடு நடக்க வாய்ப்பு உண்டாயிற்று. இம் மகாநாடுகள் நல்ல பலனளித்தன. எனவே ஏதாவதொரு அரசாங்க விழாவுக்காகக் காத்திராமல் தொடர்ந்து இம் மகாநாடுகளைக் காலந்தோறும் நடத்துவது என முடிவு செய்யப்பட்டது. 1907-ல் மீண்டுமொரு மாநாடு நடந்தது. குடியேற்ற நாடுகளின் பிரதம மந்திரிகளின் மகாநாட்டைப் பேரரசு மாநாடு (Imperial Conference) என்று அழைப்பதென்றும், நான்கு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை இம் மாநாட்டை நடத்துவது என்றும் இதில் முடிவாயிற்று. போர்க் காலங்களில் ஏற்பட்ட சில தடங்கல்களைத் தவிர இத் திட்டம் பல ஆண்டுகளுக்குச் சரியாகப் பின்பற்றப் பட்டது. 1914 - 18 போரின் பின் பகுதியில் டொமினியன்களின் பிரதிநிதிகளையும் அவற்றுக்கு அழைத்துப் பேரரசுப் போர் அமைச் சவைக் (Imperial War Cabinet) கூட்டங்கள் சில நடந்தன.

எப்போதாவது ஒரு முறை பிரதம மந்திரிகளின் கூட்டம் முறைப் படியின்றி கூடிக் கட்டாயமாகச் செய்லாற்ற முடியாத முடிவுகளைச் செய்வதைவிட நெருக்கமான அரசியல் தொடர்பைப் பிரிட்டிஷ்

பேரரசின் சுயாட்சி பெற்ற பகுதிகளுக்கிடையே ஏற்படுத்த முடியாமற் போயிற்று.[1] ஆனால், அதைவிட நெருக்கமான பொருளாதாரத் தொடர்பைப் பிரிட்டன் அதன் டொமினியன்கள் இவ்விரண்டுகளுக் கிடையிலும் ஒரு டொமினியனுக்கும் பிறவற்றுக்குமிடையிலும் ஏற்படுத்த முடிந்தது. 1898-ல் பேரரசுப் பென்னித் தபால் (Imperial Penny Postage) ஏற்பட்டது.[2] அதன் பிறகு, தந்தி, தொலைபேசிக் காகப் பேரரசுக் கம்பிகள் அமைக்கப்பட்டன. சமீப ஆண்டுகளில் ஒலி பரப்பும் தொடங்கியது. இவை செய்தி அறிவிப்பு முறையில் தோன்றிய அபிவிருத்திகள்.

ஏற்கெனவே குறிப்பிடப்பட்ட வாணிபக் கழகத்தின் வியாபாரச் செய்தித் துறை காலனிகளுடனும் பிற வெளிநாடுகளுடனும் இங்கிலாந்தின் வாணிபத்தை வளர்ப்பதில் மும்மரமாக ஈடுபட்டிருந்தது. 1908-ல் முக்கியமான டொமினியன்களில் இருக்கப் பேரரசு வியாபாரக் கமிஷனர்கள் நியமிக்கப்பட்டனர். தத்தம் பிராந்தியங்களில் ஆங்கிலப் பொருள்களுக்கு ஏற்படக்கூடிய தேவைபற்றிப் பிரிட்டிஷ் தொழிலதிபர்களுக்கும், வியாபாரிகளுக்கும் வாணிபக் கழகத்தின் மூலமாகத் தெரிவிப்பதுதான் அவர்களது பணி. முதலில் நான்கு வியாபாரக் கமிஷனர்கள்தாம் நியமிக்கப்பட்டனர். பின்னர் அவர்களின் எண்ணிக்கை நிறைய அதிகரித்துக்கொண்டே வந்தது. அதேசமயம் பிறநாடுகளில் நியமிக்கப்பட்ட கான்ஸல்களை ஆங்கில வாணிபத்தோடு, டொமினியன்கள், காலனிகள் ஆகியவற்றின் வாணிபத்தையும் வளர்க்கவேண்டுமென அரசாங்கம் கட்டளையிட்டது.

காலனி அரசாங்கக் கடன்கள் சட்டம் (Colonial Stocks Act) 1900-ல் நிறைவேறியதனால் குடியேற்ற நாட்டு அரசாங்கங்கள்

1 பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் எண்ணப்பட்டபடி ஒரு பேரரசுச் சமஷ்டி ஏற்படும் காலம் நெருங்கிவரவில்லை. அதற்கு மாறாக விலகிப்போய்க் கொண்டிருக்கிறது. பிரிட்டிஷ் பேரரசின் பகுதிகள் ஒரு இணைப்பாகச் சேர வேண்டுமாயின் அப்பகுதிகள் ஒவ்வொன்றும் தன் சுதந்திரத்தில் ஒரு பகுதியைக்கைவிடத் தயாராக இருக்கவேண்டும். 1931-ல் வெஸ்ட் மின்ஸடர் சட்டம், சுயாட்சி பெற்ற டொமினியன் அந்தஸ்தில் ஒன்றுக்கொன்று இணையானவையென்றும், அவற்றின் அந்தஸ்து பிரிட்டனின் அந்தஸ்துக்கு இணையானதென்றும் ஒப்புக்கொண்டது. இச்சட்டத்தின் விளைவாக டொமினியன்கள் முழுச் சுதந்திரமும் பெற்றுள்ளன. 'டொமினியன்' என்ற சொல் பிரிட்டனின் ஆதிக்கத்துக்கு உட்பட்டது என்று தொனிப்பதால் அதையும் இப்போது பயன்படுத்துவதில்லை. இந்நாடுகளை இப்போது காமன்வெல்த் நாடுகள் என்று அழைக்கிறோம். அவற்றின்மீது ஆங்கில அரசின் ஆதிக்கம் மிஞ்சிப்போனால் பிரிட்டனின்மீது அரசு செலுத்தும் ஆதிக்கத்தைப் போன்றதே. சில நாடுகளில் அந்த அதிக்கம்கூட இல்லை. உதாரணமாக இந்தியா, பாகிஸ்தான், சிலோன் ஆகியவை காமன்வெல்தில் சேர்ந்த குடியரசுகள். அவை அரசியை "காமன்வெல்த்தின் தலைவர்" என்று மட்டும் ஒப்புக்கொள்கின்றன.

2 இருபதாம் நூற்றாண்டில் செலவுகள் அதிகரித்ததால் பேரரசுப் பென்னித் தபால் கைவிடப்பட்டது. ஆனால், இப்போதும் காமன்வெல்த் நாடுகளுக்கிடையே உள்ள தபால் கட்டணங்கள் பிற நாடுகளுக்குப் போகும் அல்லது அங்கிருந்து வரும் தபால் செலவுகளைவிடக் குறைவே.

நன்மை பெற்றன. குடியேற்ற நாட்டு அரசாங்கங்களின் கடன் பத்திரங்கள் தருமகர்த்தர் பத்திரங்களின் (Trustee Stocks) பட்டியலில் சேர்க்கப்பட்டன.[1] அதனால் லண்டன் நிதி அங்காடியில் முன்னை விடக் குறைவாகக் குடியேற்ற நாட்டு அரசாங்கங்கள் கடன் வாங்க முடிந்தது.

பேரரசு நாடுகளுக்கிடையே நடந்த வாணிபத்துக்குச் சுங்கவரிச் சலுகையளிக்கப் பல ஆண்டுகளாக முயற்சிகள் நடந்து வந்தன. டொமினியன்கள் தம் தொழில்களைப் பாதுகாக்க இறக்குமதிகள்மீது காப்புச் சுங்கங்களை வசூலித்து வந்தன. பேரரசு நாடுகளிலிருந்து வந்த பொருள்களுக்குப் பிறவற்றைவிடக் குறைவான இறக்குமதிவரி விதிப்பது அவற்றுக்கு எளிதாகியது. ஆனால் பிரிட்டன் காப்பு வரிகளை விதித்திருக்கவில்லையாதலின் தன் குடியேற்றங்களுக்கு வரிச் சலுகைதர அதனால் முடியவில்லை.[2] பிரிட்டிஷ் அரசாங்கத்தின் குடியேற்றத்துறைச் செயலாளர் திரு ஜோசப் சேம்பர்லின் குடியேற்றங்களுக்குச் சலுகை தருவதற்காக இறக்குமதியான ஆலைப் பொருள்கள் மீது காப்புச் சுங்கவரி விதிக்கவேண்டுமென யோசனை கூறினர். ஆனால் பொதுஜன அபிப்பிராயத்தைப் பல ஆண்டுகளுக்கு மாற்ற முடியவில்லை. பிரிட்டனுக்கு முதன் முதலில் 1897-ல் கானடா வரிச் சலுகை அளித்தது. இதைப் பிற டொமினியன்களும் சில ஆண்டுகள் கழித்துப் பின்பற்றின. இப்போதுள்ள சலுகைகளில் பெரும்பகுதி, பேரரசு மற்றும் காமன்வெல்த் நாடுகள் பரஸ்பரம் அளித்துக் கொண்டவையாகும்.

1914-18 போரின்போது பொருளாதாரக் காரணங்களல்லாத பிற காரணங்களுக்காகப் பிரிட்டன் தன் தீவிரமான தடையிலா வாணிபக் கொள்கையைக் கைவிட்டது. (மோட்டார் கார்கள், சினிமாப் படங்கள், கடிகாரங்கள் உட்பட) சிலவகைப் பொருள்களின் இறக்குமதியைக் குறைப்பதற்காக அவற்றின்மீது சுங்க வரிகள் விதிக்கப் பட்டன. அவை மெக்கன்னு (Mckenna) வரிகள் என்று அழைக்கப்

[1] *பிறர் பணத்தை முதலீடு செய்யும் கடமைபெற்ற தருமகர்த்தர்களை ஒரு சில பத்திரங்களில்தான் முதலீடு செய்யச் சட்டம் அனுமதிக்கிறது. இப் பத்திரங்களின் பட்டியல்தான் தருமகர்த்தர் பட்டியல் என்பது. (ஆனால் அந்தக் குறிப்பிட்ட டிரஸ்டின் விதிகள் வேறுவகை முதலீட்டைச் செய்யுமாறு கூறினால் அவர்கள் அவ்வாறு செய்யலாம்.) முதலீட்டுக்கு வரும் டிரஸ்டுப் பணத்தின் தொகை அதிகமாக உள்ளதால் இவ்வரம்பு காரணமாக அத்தகைய தருமகர்த்தர் பத்திரங்களின் விலை உயர்ந்து அவை உண்மையில் பெறும் வட்டி குறைகிறது. தம் பத்திரங்கள் இப் பட்டியலில் சேர்க்கப்பட்டதால் குடியேற்ற நாட்டு அரசாங்கங்கள் ஆண்டுதோறும் பல மிலியன் பவுன்கள் குறைவாக வட்டி செலுத்தின.*

[2] *பல ஆண்டுகளாகப் பிரிட்டன் தன் காலனிகளுக்கு நேரிடையாக வியாபாரச் சலுகை ஏதும் தரவில்லை. ஆனால் அவற்றின் அரசாங்கக் கடன்களைத் தருமகர்த்தர் பட்டியலில் சேர்த்ததன் மூலம் அவை பெற்ற நிதிச் சலுகை மிகவும் முக்கியமானதே.*

பட்டன. அன்னியச் செலாவணியை மிச்சப்படுத்துவது, போகப் பொருள்களை ஏற்றிச் சென்ற கப்பல் இடத்தைப் பிற அத்தியாவசிய மான பொருள்களுக்கு உபயோகிப்பது ஆகிய இரு நோக்கங்களோடு இவ்வரிகள் விதிக்கப்பட்டன. போருக்குப் பின்னும் இவ்வரிகள் விதிக்கப்பட்டிருந்தன. 1919-ல் குடியேற்றங்களிலிருந்து வந்தவை யாக இருப்பின் இப்பொருள்களுக்கு மூன்றில் ஒரு பங்கு வரிச் சலுகை தரப்பட்டது. குடியேற்றங்களிலிருந்து வந்த புகையிலை, சர்க்கரை, தேயிலை போன்ற சில பொருள்களுக்கும் வருமானத்துக் காக விதிக்கப்பட்ட வரிகளிலும் குடியேற்றப் பொருள்களுக்குச் சலுகைகள் தரப்பட்டன. 1931ஆம் ஆண்டு இலையுதிர்காலத்தில் தொழிற்பாதுகாப்புக் கொள்கையைப் பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் மேற் கொண்டது. 1932-ல் ஆட்டவா (Ottawa) நகரில் பேரரசுப் பொருளா தார மகாநாடு நடந்தபின் குடியேற்ற நாடுகளின் பொருள்களுக்கு அளிக்கப்படும் சலுகை விகிதங்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டன.

மேற்கிந்தியத் தீவுகள், தெற்கு, மத்திய அமெரிக்காவில் உள்ள குடியேற்றங்கள், மலேயா, ஆப்பிரிக்கக்கண்டத்தின் பெரும் பகுதிகள் ஆகியவை பிரிட்டிஷ் சாம்ராச்சியத்தின் வெப்ப மண்டல மாநிலங்கள். இப்பிராந்தியங்களில் சில வெள்ளையர் குடியிருக்க ஏற்றவையல்ல. அரசாங்க அதிகாரிகள், அரசாங்கப் பொறியியல் பணிகளைச் செய்த பொறியியலார், கிறித்துவச் சமயப் பிரசாரகர்கள், பாங்குகள், வணிக நிறுவனங்கள் ஆகியவற்றின் பிரதிநிதிகள் ஆகிய சில ஐரோப்பியர் கள் மட்டும் அங்கு வசிக்கின்றனர். அவ் வெப்ப நாடுகளில் பல ஆண்டுகளாக அத்தகையவர்கள் வசித்தபோதும் அங்கு நிரந்தர மாகத் தம் இருப்பிடத்தை அமைத்துக்கொள்ளவில்லை. எப்போ தாவது விடுமுறைகளைப் பிரிட்டனில் கழித்தனர் ; வேலைக்காலம் முடிந்ததும் பிரிட்டனுக்குத் திரும்பி வந்து விடுகின்றனர். இவ் வெப்ப மண்டலப் பிராந்தியங்களால் பிரிட்டனுக்கு மிகுந்த நன்மை உண்டு. வேறு இடங்களில் கிடைக்காத பல பொருள்கள் இங்கிருந்து பிரிட்டனுக்குக் கிடைக்கின்றன. வேறு சில வெப்ப மண்டலப் பொருள்கள் பிற இடங்களில் குறைந்த அளவில்தான் கிடைக் கின்றன ; அவற்றை வாங்குவதும் கஷ்டம். உதாரணமாக தேயிலை, காப்பி, கோக்கோ, சர்க்கரை, எண்ணெய்கள், வாசனைத் திரவியங் கள் ஆகிய உணவுப் பொருள்களும் தொழில்களுக்குத் தேவையான பருத்தி, சணல், ஹெம்பு (hemp), ரப்பர் போன்ற மூலப் பொருள் களும் வெப்பமண்டலப் பிராந்தியங்களினின்றுதான் கிடைக்கின்றன. இப்பிரதேசங்கள் பெரும் அளவுக்கு பிரிட்டனின் ஆலை உற்பத்தி களை வாங்கிக் கொள்கின்றன.

பத்தொன்பதாம் நூற்றூண்டின் இறுதியில் ஆப்பிரிக்காவைப் பிடித்துக்கொள்ள போட்டி நடந்தபோது அதிகார பூர்வமாக அதில்

பங்கெடுத்துக்கொள்ள பிரிட்டன் தயங்கியது. இரண்டு மூன்று நூற்றாண்டுகளுக்குமுன் கடைப்பிடிக்கப்பட்ட ஒரு கொள்கையை மீண்டும் அரசாங்கம் மேற்கொண்டது. அரசாங்கத்திடமிருந்து சலுகைகள் அளித்த பட்டயங்களைப் பெற்றுக் கம்பெனிகள் அமைக்கப் பட்டன. ஆப்பிரிக்காவிலும் பிற இடங்களிலும் விஸ்தாரமான பிராந்தியங்களை அபிவிருத்தி செய்வதற்காக, அவை பட்டயங்களைப் பெற்றன. பிரிட்டிஷ் நார்த் போர்னியோ கம்பெனி (British North Borneo Company), ராயல் நைஜர் கம்பெனி (Royal Niger Company-1886), பிரிட்டிஷ் ஈஸ்ட் ஆப்பிரிக்கா கம்பெனி (British East Africa Company-1888), பிரிட்டிஷ் சௌத் ஆப்பிரிக்கா கம்பெனி (British South Africa Company-1889) ஆகியவை அச்சமயத்தில் தோன்றியவை. அப் பிராந்தியங்களை ஆளும் உரிமையை அவை ஏற்படுத்தின. அவ்வுரிமையைப் பின்னர் ஆங்கில அரசு மேற்கொண்டது. தலையிடாக் கொள்கையை ஆதரித்தவர்கள் இம்முறையை அரசாங்கம் கையாண்டதைக் கோட்பாட்டளவில் எதிர்க்க முடியவில்லை. ஏனெனில் பிரிட்டனின் செல்வாக்கை விஸ்தரிப்பதில் தனியார் கம்பெனிகளும் தனியார் மூலதனமும்தான் உபயோகிக்கப் பட்டன. ஆனாலும் இக் கம்பெனிகளை ஏற்படுத்திய பின் இம் முயற்சியினின்று பின்வாங்குவது பிரிட்டனின் கௌரவத்தைப் பாதித்திருக்கும். ஆகையால் பிரிட்டிஷ் மக்களின் அக்கறை எவ்வகையிலாவது பாதிக்கப்பட்டிருந்தாலோ கம்பெனியின் ஆதிக்கத்தில் தொடர்ந்து அப் பிராந்தியத்தை விட்டு வைக்கமுடியாமற் போனாலோ அரசாங்கம் குறிக்கிட வேண்டியிருந்தது ; குறிக்கிட்டுக் கம்பெனிக்கு உதவவோ அன்றி அதைத் தள்ளிவிட்டுத் தானே ஆட்சியை மேற்கொள்ளவோ வேண்டியிருந்தது.

இருபதாம் நூற்றாண்டில் பிரிட்டனுக்குச் சொந்தமான வெப்ப மண்டலப் பிரதேசங்கள் விஷயத்தில் தலையிடாக்கொள்கை பல வகையிலும் கைவிடப்பட்டது. இவற்றின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்காக, சாலைகள், துறைமுகங்கள், நீர்ப்பாசனம், பாலங்கள், பொதுக் கட்டடங்கள் ஆகியவற்றை அமைக்கப் பணம் தேவைப்பட்டது. இவற்றுக்காகப் பொது மக்களிடமிருந்து போதுமான மூலதனம் வசூலிக்க முடியவில்லை. பல சமயங்களில் பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் தானே பணம் அளித்தது. அல்லது அதற்காக வாங்கிய கடன்களின் வட்டிக்கு உத்தரவாதம் அளித்தது. இவ்வாறு பிரிட்டனது நிதி உதவியோடு அப் பிராந்தியங்களின் உள்பகுதிகள் குடியேற்றத்துக்கு ஏற்றவை ஆயின ; பாழ் நிலங்கள் வளமுடையவையாக மாறின ; விவசாயமும் வாணிபமும் அதிகரித்தன.

வெள்ளையர்கள் வெப்ப மண்டலத்தில் வசிப்பது கஷ்டம் என்பது யாவரும் அறிந்த விஷயம். பலவித வெப்ப மண்டல நோய்கள் நிறைய மக்களின் மரணத்துக்குக் காரணமாக உள்ளன.[1] கடந்த அரை நூற்றூண்டுக்குள் வெப்ப மண்டல மருத்துவத்தின் ஆராய்ச்சி ஆரம்பித்து அதற்கான ஆராய்ச்சிக்கூடங்கள் அரசாங்க உதவியுடன் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றில் இந் நோய்களின் காரணமும் அவற்றைக் குணப்படுத்தும் வழிகளும் ஆராயப்படுகின்றன. காலனித் துறை அலுவலகத்துக்கு (Colonial Office) வெப்ப மண்டலத்தில் சுகாதாரம் பற்றி யோசனை கூற ஒரு கமிட்டி நிறுவப்பட்டுள்ளது. மருத்துவ வேலை மட்டுமன்றி, நோயைத் தடுக்கும் நடவடிக்கைகளும் எடுக்கப்பட்டுள்ளன. உதாரணமாக, கொசு ஒழிப்பு, நீர் தேங்காமல் தடுப்பது போன்ற பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

வெப்ப மண்டலங்களில் விவசாயத்தை அபிவிருத்தி செய்யவும் அரசாங்கம் முயற்சி செய்தது. பிரிட்டனின் பருத்தி பயிரிடுவோர் சங்கத்தின் பணியைப் பற்றி முன்னரே கூறப்பட்டது. அதற்கு அரசாங்கம் ஆண்டுக்கு 10,000 பவுன் மானியமாகச் சில காலத்துக்கு அளித்தது. இதுவரை பயிரிடப்படாத இடங்களில் பருத்தியை உற்பத்தி செய்வதற்குப் பரிசோதனைகள் செய்வதே இத் திட்டத்தின் நோக்கமாகும். நில வடிகால், நீர்ப்பாசனம், பயிரிடுதல், ஒட்டுண்ணிகளை (parasites) ஒழித்தல் போன்ற நடவடிக்கைகள் கரும்பு, புகையிலை போன்ற பல வெப்பமண்டலப் பயிர்களின் விஷயத்தில் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டன. பலவகை விதைகளைப் பயன்படுத்தியும் பரிசோதனைகள் செய்யப்பட்டுள்ளன.

இதுவரை கூறியதினின்று, முக்கியமாக இருபதாம் நூற்றூண்டின் தொடக்கத்திலிருந்து பிரிட்டிஷ் அரசியலில் தலையிடாக்கொள்கை மிகப் பெரும் அளவுக்கு மறைந்துவிட்டது என்பது தெரியும். 1931-ல் நடந்த நிதி, பொருளாதார நெருக்கடிக்குப்பின் அரசாங்கம் பொருளாதார வாணிபத் துறைகளில் குறுக்கிடுவது மேலும் அதிகமாகிவிட்டது. சுங்க வரிகளின்றிப் பொருள்கள் இறக்குமதியாவது நின்றது; இறக்குமதிகளின் மொத்த அளவைக் குறைக்கப் பொதுவாகச் சுங்க வரிகள் விதிக்கப்பட்டன; தொழில்களுக்கு அரசாங்கம் பல வகைகளில் உதவியது. 1939 - 45 போரின் விளைவாக அரசாங்கம் நாட்டு மக்களின் வாழ்க்கையில் எல்லா அம்சங்களிலும் கட்டுப்பாடுகளை விதிக்க வேண்டியதாயிற்று. போருக்குப்பின் அரசாங்கம் மேற்கொண்ட நடவடிக்கைகளை ஆராய்ந்தால் தலையிடாக் கொள்கையை அரசாங்கம் இறுதியாகக் கைவிட்டுவிட்டது என்று கூறலாம்.

[1] இவை மஞ்சள் காய்ச்சல், (yellow fever), குளிர் காய்ச்சல் (malaria), தூங்கும் நோய் (sleeping sickness), பிளேக், பெரிபெரி ஆகியவை.

35. 1939-45 போருக்குப் பின்

(After the War of 1939-45)

1939 லிருந்து 1945 வரை பிரிட்டன் ஜெர்மனியுடனும் பிற நாடு களுடனும் போராடிக்கொண்டிருந்ததால் 1935-ல் தேர்ந்தெடுக்கப் பட்ட பாராளுமன்றம் ஜெர்மனி சரணடையும் வரை கலைக்கப்பட வில்லை. 1945 ஜுலையில் ஒரு பொதுத் தேர்தல் நடந்தது. அதன் விளைவாகக் காமன்ஸ் சபையில் தொழிற் கட்சி உறுப்பினர் மிகப் பெரும்பாலான இடங்களைப் பிடித்துக் கொண்டனர். போரின்போது பிரதம மந்திரியாக இருந்த திரு சர்ச்சில் (Mr. Churchill) ராஜினமா செய்தார். திரு சி. ஆர். ஆட்லியைப் (Mr. C. R. Attlee) பிரதம மந்திரியாகக் கொண்ட தொழிற் கட்சி அரசாங்கம் ஒன்று அமைக்கப் பட்டது. நாட்டுப் பொருளாதாரத்தை அமைதிச் சூழ்நிலையில் இருந்தவாறு மீண்டும் மாற்றியமைக்க முயலுவதே இப் புது அரசாங் கத்தின் உடனடியான பணி ஆயிற்று. இதோடு நாட்டின் சில முக்கியமான தொழில்களைத் தேசீய மயமாக்கும் திட்டங்களையும், பொது மக்களது வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்துவதற்காகச் சில சமூக அபிவிருத்தி மற்றும் பிற திட்டங்களையும் இவ்வரசாங்கம் கொண்டு வந்தது. இத் திட்டங்களில் பல மிகவும் விவாதத்துக் குரியன. அவற்றை ஆதரித்தும் எதிர்த்தும் கூறப்பட்டதையெல்லாம் இவ் வதிகாரத்தில் விவரிக்கப் போவதில்லை. அது பதவியேற்றதும் என்ன செய்தது என்பது மட்டும் இங்குச் சுருக்கமாகக் கூறப்படும்.

1939-ல் போர் தொடங்கியபோது பிரிட்டனின் தொழில் அமைப்பு போருக்கு ஏற்றதாக இருக்கவில்லை. சாதாரணமாகப் பயனுள்ள பொருள்களைச் செய்துகொண்டிருந்த தொழிற்சாலைகளை யுத்த தளவாடங்களைச் செய்யும் ஆலைகளாக மாற்றும் வேலை முடிய இரண்டு மூன்று ஆண்டுகள் பிடித்தன. போர் முடிந்ததும் இதே வினை முறையைப் பின்னோக்கிச் செய்யவேண்டியிருந்தது. நாட்டின்

சில முக்கியமான தொழில்களில் போருக்கு முன்னிருந்த தனியார் ஆதிக்கம், மற்றும் நிர்வாகத்தை மீண்டும் கொண்டுவருவது நல்ல தல்ல; கூடுமானதல்ல என்று திரு ஆட்லியின் அரசாங்கம் கருதியது; எனவே அவற்றை அரசாங்கமே நடத்தவேண்டுமென்று முடிவு செய்தது.

இங்கிலாந்துப் பாங்கை அரசாங்கம் மேற்கொண்டதுபற்றிப் பிற அதிகாரங்களில் குறிப்பிட்டோம். பல ஆண்டுகளாக அதிகார பூர்வமாக இராமல் நிலவி வந்த ஒரு நிலேக்கு அதிகாரபூர்வமாக அங்கீ காரம் அளித்ததுதான் அந் நிகழ்ச்சி. கரிச் சுரங்கங்களே தேசீய மய மாக்கியது பற்றியும் குறிப்பிடப்பட்டது. சுரங்க ஊழியர்கள் இதை நெடுங்காலமாக விரும்பி வந்துள்ளனர். 1920லேயே சாங்கீ கமி ஷன் இதை ஆதரித்து யோசனை தெரிவித்திருந்தது.

தேசீய மயமாக்கும் திட்டங்களிலெல்லாம் குறிப்பிட்ட அத் தொழிலே நிர்வகிக்க அத் துறையின் அமைச்சரால் நியமிக்கப்பட்ட தலேவரும் பிற உறுப்பினரும் கொண்ட மத்திய போர்டு ஒன்று நிறுவ வேண்டும் என்று முடிவு செய்யப்பட்டது. சில தொழில்களில் மத்திய போர்டுக்குக் கீழே பல உதவி போர்டுகள் தத்தம் பிராந்தியங்கள் அல்லது துறைகளில் உடனடியான நிர்வாகத்தை மேற்கொள்வதற் காக அமைக்கப்பட்டன; அத் தொழிலில் எழக்கூடிய பல பிரச்சினை களில் அவர்களது அபிப்பிராயங்களே மந்திரி அறியவேண்டும் என்பதற்காகப் பலவித அக்கறையுள்ளவர்கள் கொண்ட ஆலோசனைக் கமிட்டிகளும் போர்டுகளின் ஆதிக்கத்திலிருந்து சுதந்திரமாக அமைக் கப்பட்டன. இத் திட்டம் கரிச் சுரங்கங்களே அரசாங்கம் மேற் கொண்டபோது பின்பற்றப்பட்டது. (ஆனல் பிராந்திய போர்டுகள் ஏதும் நிறுவப்படவில்லே.) கரியை உபயோகிக்கும் தொழிற்சாலேகள் சாதாரண மக்கள் ஆகியோரின் பிரதிநிதிகள் கொண்ட ஆலோசனை மன்றம் ஒன்றும் நியமிக்கப்பட்டது. இவ்வமைப்பு முழுவதும் எரி பொருள், மின்சாரத் துறை அமைச்சரது (Minister of Fuel and Power) ஆதிக்கத்தின்கீழ் இருந்தது.

மின்சாரத் தொழிலேத் தேசீய மயமாக்கியதும் அதை நடத்த பிரிட்டிஷ் மின்சாரக் கழகம் ஒன்று (British Electricity Authority) நிறுவப்பட்டது. அதில் ஒரு தலேவரும் வேறு பதினேர் உறுப்பி னரும் இருந்தனர். இக் கழகத்தின்கீழ்ப் பதினன்கு பிராந்தியக் கழகங்களும் (Area Boards) அமைக்கப்பட்டன. இத் தொழிலும் எரிபொருள், மின்சாரத் துறை அமைச்சரின் ஆதீனத்தில்தான் இருந்தது. மத்தியக் கழகம் மின்சாரத்தின் உற்பத்தியை வளர்ப்ப தில் ஈடுபட்டிருந்தது. பிராந்தியக் கழகங்கள் தத்தம் பிரதேசங்களில்

மின்சாரத்தைப் பங்கிட்டளிப்பதில் ஈடுபட்டிருந்தன. இத் திட்டம் 1948 ஏப்ரலில் அமலுக்கு வந்தது.

1947 ஆம் ஆண்டு போக்குவரத்துச் சட்டத்தினுல் போக்குவரத்தை அரசாங்கம் மேற்கொண்டது. போக்குவரத்து அமைச்சரால் நியமிக்கப்பட்ட ஒரு தலைவரும் வேறு நான்கு உறுப்பினரும் கொண்ட பிரிட்டிஷ் போக்குவரவுக் கமிஷன் (British Transport Commission) ஒன்று நிறுவப்பட்டது. (விமானங்களைத் தவிர) நாட்டின் எல்லாவிதப் போக்குவரவு வகைகளையும் இக் கமிஷன் நிர்வகிக்க வேண்டுமென இச்சட்டம் விதித்தது. அதோடு, பெரிய போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்குத் துணையாக உள்ள நடவடிக்கைகளையும் இக் கமிஷன் மேற்கொண்டது. தத்தம் பிராந்தியங்களில் உடனடியான நிர்வாகத்தை மோற்கொள்ள ஐந்து நிர்வாக அமைப்புகள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. ஒவ்வொன்றிலும் ஒரு தலைவரும் நான்கு முதல் எட்டு வரை பிற அங்கத்தினர்களும் இருந்தனர். இவர்கள் அனைவரையும் அமைச்சர் நியமித்தார். இவ்வமைப்புகள் பின்வருமாறு: இருப்புப் பாதைகள் நிர்வாக அமைப்பு (Railways Executive), சாலைப் போக்குவரவு நிர்வாக அமைப்பு (Road Transport Executive), கப்பல் துறைகள் மற்றும் உள் நாட்டு நீர் வழிகள் நிர்வாக அமைப்பு (Docks and Inland Waterways Executive), லண்டன் போக்குவரவு நிர்வாக அமைப்பு (London Transport Executive), ஹோட்டல்கள் நிர்வாக அமைப்பு (Hotels Executive). போக்குவரத்தை 1948 ஆம் ஆண்டின் தொடக்கத்தில் அரசாங்கம் மேற்கொண்டது.

1948-ல் எரிவாயுச் சட்டப்படி (Gas Act) பிரிட்டனின் எரி ஆவித் தொழிலை அரசாங்கம் மேற்கொண்டது. இச்சட்டப்படி அமைக்கப்பட்ட மத்தியக் கழகம், எரி வாயு கௌன்ஸில் (Gas Council). அது மந்திரிக்கு ஆலோசனை கூறும்; பிரதேசக் கழகங்கள் (Area Boards) தத்தம் பணியை ஆற்ற உதவும். பிரிட்டிஷ் மின்சாரக் கழகத்தை விட இதற்கு ஆலோசனைப் பணி அதிகம்; நிர்வாகப் பணி குறைவு. மின்சாரத் திட்டத்தைவிட இதில் அதிகாரம் அதிகமாகப் பரவலாக்கப்பட்டது. மந்திரியால் நியமிக்கப்பட்ட தலைவரும் உப தலைவரும், மற்றும் பிரதேசக் கழகங்களின் தலைவர்களும் எரிவாயுக் கௌன்சிலில் அங்கம் வகித்தனர். பிரதேசக் கழகங்கள் பன்னிரண்டு. ஒவ்வொன்றிலும் ஏழு முதல் ஒன்பது வரை உறுப்பினர்கள் ; அனைவரையும் அமைச்சர் நியமிப்பார். ஆவியை உற்பத்தி செய்து விற்பது ஆவிக் கௌன்ஸிலின் பணியல்ல. அதைப் பிரதேசக் கழகங்கள் தான் செய்தன. அவை அமைச்சரின் பொது மேற்பார்வையில் இயங்கின. பல வித அக்கறைகளின் பிரதிநிதிகளையும் கொண்ட ஆலோசனைக் கவுன்ஸில்களை அமைப்பதற்கும் இச் சட்டத்தில் திட்டமிடப்பட்டிருந்

தது. பிரதேசக் கழகங்களுக்கும் தேசீயக் கரி போர்டுக்கும் தொடர்பும் கூட்டுறவும் ஏற்படுத்தவும் அதில் சில ஏற்பாடுகள் இருந்தன. ஆயிரம் எரிவாயு உற்பத்தி சாலைகளுக்குமேல் இக் கழகத்தின் ஆதிக்கத்தில் வரவிருந்தன. அவற்றுள் மூன்றில் ஒரு பங்குத் தல அரசாங்கங்களுக்குச் சொந்தமானவை; அவற்றால் நிர்வகிக்கப்பட்டவை; மிகுதி தனியார் கம்பெனிகளுக்குச் சொந்தமாக அவற்றால் நிர்வகிக்கப்பட்டவை.

பிற தேசீய மயமாக்கும் திட்டங்களுக்கும் சிவில் விமானப் போக்குவரவை அரசாங்கம் மேற்கொண்டதற்கும் சில சிறு வேறுபாடுகள் இருந்தன. விமானப் போக்குவரவில் ஒரு அமைப்புக்குப் பதில் மூன்று அமைப்புகள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. அவை பிரிட்டிஷ் வெளிநாட்டு விமானப் போக்குவரவு கார்பொரேஷனும் (British Overseas Airways Corporation), பிரிட்டிஷ் ஐரோப்பிய விமானப் போக்குவரவு அமைப்பும் (British European Airways), பிரிட்டிஷ் தென் அமெரிக்க விமானப் போக்கு வரவு அமைப்பும் (British South American Airways) ஆகும். பிரிட்டனின் எல்லா வெளிநாட்டு விமானப் போக்குவரத்தையும் இவை நடத்தின. சிவில் விமானப் போக்குவரவு அமைச்சரின் சொற்படி இவை நடந்தன. விமான தளங்களையும் அரசாங்கம் மேற்கொள்ள ஏற்பாடாயிற்று. அமைச்சருக்கு பிரயாணிக் கட்டணங்கள், வசதிகள், விபத்தினின்று பாதுகாப்பு ஆகிய விஷயங்களில் அறிவுரை கூற விமானப் போக்கு வரவு ஆலோசனைக் கவுன்சில் ஒன்றும் நிறுவப்பட்டது.

சிறிது தயக்கத்துக்குப் பின் அரசாங்கம் இரும்பு, எஃகுத் தொழிலையும் தானே மேற்கொண்டது. இதைக் கன்சர்வேடிவ் கட்சி பலமாக எதிர்த்தது.

பிரிட்டிஷ் பேரரசுத் தொலைச் செய்தித் தொடர்பையும் (British Imperial telecommunications) அரசுடைமையாக்கச் சர்க்கார் எண்ணியது. அதை கேபில் அண்டு வயர்லஸ் லிமிடெட் (Cable and Wireless Limited) என்ற கம்பெனி நடந்தி வந்தது. இதன் பங்குகளில் பெரும்பாலானவற்றை வெளிநாட்டுத் தந்திக் கம்பெனிகள் வைத்திருந்தன. (உண்மையில் அக் கம்பெனிகளின் இணைப்பு இது). அரசாங்கம் ஏற்கெனவே இதன் பங்குகளில் பன்னிரண்டில் ஒரு பங்கை வைத்திருந்தது. அதற்கான நஷ்ட ஈட்டைப் பங்குதாரருக்கு அளித்துவிட்டு மீதிப் பங்குகளையும் தானே எடுத்துக்கொள்ள அரசாங்கம் முடிவு செய்தது. அது தொடர்ந்து அரசாங்கத்துக்குச் சொந்தமான நிறுவனமாகப் பணியாற்றும்; அதன் இயக்குநர்களைக் கருவூலம் நியமிக்கும். அது போஸ்ட் மாஸ்டர் ஜெனரலின் (Postmaster General) ஆதிக்கத்தின்கீழ் இருக்கும்.

நாட்டின் எல்லாத் தொழில்களேயும் அரசுடைமையாக்கவேண்டும் என்பது அரசாங்கத்தின் விருப்பமல்ல. தனியார் ஆதிக்கத்திலிருந்து பல தொழில்கள் திறம்பட நடக்கவில்லே என்று அரசாங்கம் கருதியது. (திறமைக் குறைவு என்பது அத் தொழில்களின் நிர்வாகிகள்மீது செய்யப்பட்ட குற்றச் சாட்டு அல்ல. போரின் விளேவாக மிகவும் பாதகமான சூழ்நிலேயில் பல தொழில்கள் நடந்ததால் அத்திறன் குறைவு ஏற்பட்டிருக்கக் கூடும்). அவற்றை அரசாங்கம் அபிவிருத்தி செய்ய முனேந்தது. அதற்காகத் தொழிலாளிகள், முதலாளிகள், அத் தொழிலில் அக்கறை கொண்ட பிறர் ஆகியோரின் பிரதிநிதிகள் சேர்ந்த நடைமுறைக் குழுக்கள் (Working Parties) பல தொழில்களுக்கு நிறுவப்பட்டன. ஒரு தொழிலின் நடைமுறைக் குழுவின் தலேவர் அத் தொழிலேத் தவிர வேறு ஏதாவது ஒரு துறையில் பிரசித்தமாக இருப்பார். இதுதான் இம் முறையின் சிறப்பான அம்சம். அத் தொழில் எவ்வாறு நடக்கிறது, அதன் அபிவிருத்திக்காக ஏற்கெனவே எத்தகைய திட்டங்கள் போடப்பட்டுள்ளன. வேறு எப்படி அதன் உற்பத்திமுறை, விற்பனே, நிர்வாக அமைப்பு ஆகியவற்றை மாற்றலாம் என்பவற்றை விசாரித்து ஆராய்வதே இக் குழுக்களின் நோக்கம். பருத்தி, மண் பாண்டங்கள், மேஜை நாற்காலிச் சாமான்கள், பின்னல் துணிகள், செருப்பு, லினேலியம் (Linoleum), ஆடைகள், விரிப்புகள் (carpets), சணல், கம்பளி (cutlery), லேஸ், கண்ணுடிப் பொருள்கள், பால் ஆகிய தொழில்களுக்கு இத்தகைய குழுக்கள் நிறுவப்பட்டன. நாளடைவில் அவை தம் அறிக்கையை வாணிபக் கழகத்தின் தலேவருக்குச் சமர்பித்தன. அதன் யோசனேகளில் சிலவற்றைத் தொழிற்சாலேகள் தன்னிச்சையாகப் பொதுவாக ஒப்புக்கொண்டு கடைப்பிடித்தன. வேறு சிலவற்றை அரசாங்க உத்தரவுகள் அமல் செய்தன. மேலும் சிலவற்றைச் சட்டம் கட்டாயப்படுத்தியது.

நாட்டின் பொருளாதாரத்தில் விவசாயத்தின் முக்கியத்துவத்தை அரசாங்கம் உணர்ந்தது. உள்நாட்டு உணவுப் பொருள் உற்பத்தியையும், பால் பண்ணேப் பொருள்களின் தயாரிப்பையும் அதிகமாக்கப் பல திட்டங்கள் கொண்டுவரப்பட்டன. இவை பற்றி முன்னமே கூறப்பட்டது.

திரு ஆட்லியின் அரசாங்கம் சில தொழில்களே அரசுடைமையாக்கிச் சிலவற்றின் திறனே அதிகரித்ததோடு நிற்காமல் சமூக நிவாரணத்துக்கான திட்டங்களேயும் செயலாற்றியது. 1945-ல் இயற்றப்பட்ட குடும்பத்துக்குப் பண உதவிச் சட்டம் (Family Allowances Act) 1946 ஆகஸ்டில் அமலுக்கு வந்தது. ஒரு குடும்பத்தின் தாய்க்கு முதல் குழந்தைக்குப் பின்னர் பிறந்த ஒவ்வொன்

றுக்கும் வாரம் இவ்வளவு என்று அரசாங்கம் பண உதவி அளித்தது. பதினுன்கு வயதில் குழந்தை பள்ளிக்கூடத்தை விடும்வரை இவ் உதவி கிடைத்தது. அல்லது அது தொடர்ந்து படித்தால் அதன் பதினுருவது வயது வரை உதவி கிடைத்தது. 1946-ல் வந்த தேசீய இன்ஷுரன்ஸ் (தொழில் காயங்கள்) சட்டம், காயம் பட்ட தொழிலாளருக்கு அளிக்கப்பட்ட நஷ்ட ஈட்டுத் திட்டத்தில் சில அபிவிருத்திகளைச் செய்தது. தொழிலாளி வேலை செய்யும்போது உயிரிழந்தால் அவனை நம்பியவர்களுக்கு அளிக்கப்பட்ட நஷ்ட ஈட்டுத் திட்டமும் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டது. தேசீயச் சுகாதாரச் சேவைச் சட்டம், தேசீய இன்ஷுரன்ஸ் சட்டம், தேசீயப் பண உதவிச் சட்டம் ஆகிய முக்கிய சட்டங்களைப் பற்றி முன் அதிகாரங்களில் கூறப்பட்டுள்ளது.

இருபதாம் நூற்றுண்டின் ஆங்கில வாழ்க்கையில் மிகவும் குறிப்பிடத்தக்க இயல்பு மிகப் பல பொருளாதார நடவடிக்கைகள்மீது அரசாங்கக் கட்டுப்பாடுகள் அதிகமாகி இருப்பதே எனலாம். 1939-45 போருக்கு முன் இக் கட்டுப்பாடுகள் இருந்த நிலை இதற்கு முந்திய அதிகாரத்தில் விவரிக்கப்பட்டது. இவை எப்படி தொடர்ந்து செலாற்றப்பட்டும் விஸ்தரிக்கப்பட்டும் வந்துள்ளன என்பதை ஆராய்வதே இவ் வதிகாரத்தின் முக்கிய நோக்கம். இன்றைய இளைஞர்களும் நடுத்தர வயதுடையவர்களும் இக் கட்டுப்பாடுகள் இருப்பதை உணருவதில்லை; அவர்கள் வயதானவர்களாயிருந்தால் இப்போதை விடக் குறைவாகத் தம் வாழ்க்கையில் அரசாங்கம் குறுக்கிட்ட காலம் அவர்களுக்கு நினைவிருக்கும்.

போரின்போது நாட்டு வாழ்க்கையின் ஒவ்வொரு அம்சமும் கட்டுப்படுத்தப்படுவதைத் தவிர்க்க முடியாது. நாட்டுப் பாதுகாப்புக்குத் தேவையான நடவடிக்கைகளை அறிவுள்ள யாரும் எதிர்க்க மாட்டார்கள். போர் முடிந்த உடனே சில ஆண்டுகளுக்குச் சில கட்டுப்பாடுகள் தொடர்ந்து இருப்பதற்கும் தீவிரமான எதிர்ப்பு இருக்காது. அப்போது மக்களுக்குத் தேவையான சாதாரணப் பொருள்கள் பல பற்றுக்குறையாக இருக்கும் அல்லது கிடைக்காமலே இருக்கும். அதனுல் ஓரளவு கட்டுப்பாடுகள் தேவையே. ஆனுல் எவ்வளவு கட்டுப்பாடுகள் தேவை, எவ்வளவு நாட்கள் அவை இருக்கவேண்டும் என்பதுபற்றிக் கருத்து வேறுபாடு இருக்கத்தான் செய்யும். அரசாங்க மேற் பார்வையும் கட்டுப்பாடும்தான் போரை வெல்லவும் போருக்குப்பின் ஓரளவு சுபிட்சம் ஏற்படுமாறு செய்யவும் காரணமாக இருந்தது என்பது பலருடைய கருத்து. ஆகையால் கட்டுப்பாடுகள் தொடர்ந்து இருப்பது அவசியம் என்பது அவர்களது கூற்று. அசாதாரணமான சமயங்களில் தவிர்க்கமுடியாததான

தொழில் வாணிபம் ஆகியவற்றின் தினப்படி நடைமுறையில் அரசாங்கம் செய்யும் குறுக்கீடானது, அமைதிக் காலத்தில் இருக்கக் கூடாது, இருந்தாலும் மிகக் குறைவாக இருக்கவேண்டும் என்பது வேறு சிலரின் கருத்து. அரசாங்க அதிகாரிகளின் நிர்வாகத்தை விடத் தனியாரின் துணிவினுல் நிச்சயமாக நாட்டு வளம் பெருகும் என்று அவர்கள் கூறுகின்றனர். தனியார் நிர்வாகம், அரசாங்க நிர்வாகம் இவற்றின் நன்மை தீமைகளைப் பற்றிய விவாதத்தை வாசகர்கள் இங்கு எதிர்பார்க்க வேண்டாம். சமீப காலத்து அரசியல், பொருளாதார நூல்களில் அதை விவரமாகக் காணலாம்.

1945-51 காலத்தில் தொழிற் கட்சி அரசாங்கம் சில முக்கியமான தொழில்களை அரசுடைமையாக்கியது இவ் வதிகாரத்தில் முதல் பகுதியில் கூறப்பட்டது. இத் திட்டங்களைக் கன்சர் வேடிவ் கட்சி எதிர்த்தது. ஆனுல் 1951-ல் திரு (பின்னர் சர் வின்ஸ்டன்) சர்ச் சிலின் தலைமையில் பதவியேற்ற அரசாங்கம் ஆட்லி அரசாங்கம் செய்ததை யெல்லாம் முழுவதுமாக மாற்றிப் பழைய நிலைக்குக் கொண்டுவந்து விடவில்லை. ஆனுல் அதில் சில மாறுதல்களைச் செய்தது. உதாரணமாக, இரும்பு எஃகு தொழிலைக் கன்சர்வேடிவ் கட்சியின் தீவிர எதிர்ப்பைப் பொருட்படுத்தாது தொழிற் கட்சி அரசுடைமையாக்கி யிருந்தது. அதைச் சர்ச்சில் சர்க்கார் மீண்டும் தனியார் உடைமை ஆக்கியது. 1953-ல் வந்த இரும்பு எஃகுச் சட்டப் படி பெரிய இரும்பு எஃகு கம்பெனிகள் சுதந்திரமாக மீண்டும் அமைக் கப்பட்டன. ஆனுல் அந்தத் தொழில் முழுமையுமாக அரசாங்கத்தின் பொது மேற்பார்வையின்கீழ் நடந்தது. 1953-ல் வந்த போக்கு வரத்துச் சட்டம் சாலைப் போக்குவரத்தை மட்டும் மீண்டும் தனியார் உடைமை ஆக்கியது. ஆனுல் இருப்புப் பாதைகளையும் கால்வாய் களையும் அரசாங்கமே நடத்தியது. 1947-ன் போக்குவர்த்துச் சட்டப் படி நிறுவப்பட்ட பல நிர்வாக அமைப்புகள் ஒழிக்கப்பட்டன. அவற்றின் பணிகள் போக்குவரத்துக் கமிஷனுக்கு மாற்றப்பட்டன. பிற அரசுடைமையாக்கப்பட்ட தொழில்களை அரசாங்கம் ஒன்றும் செய்யவில்லை. சிலவற்றைப் பொறுத்தவரை சில விவரங்களில் மட்டும் மாறுதல்கள் செய்யப்பட்டன. (நிறுவப்பட்ட மூன்றே ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு பிரிட்டிஷ் தென் அமெரிக்க விமானப் போக்கு வரவு அமைப்பு பிரிட்டிஷ் வெளிநாட்டு விமானப் போக்குவரவு கார்பொரேஷனேடு இணைந்தது. அதை ஆட்லி சர்க்காரே செய்தது.)

1948-ல் செயலுக்கு வந்த தேசீய இன்ஷூரன்ஸ் சட்டமும் 1951-ல் சர்க்கார் மாறியதால் பாதிக்கப்படவில்லை. இது உண்மையில் ஒரு கட்சி விஷயமே அல்ல. இருபதாம் நூற்ருண்டின் ஆரம்பத்தி லிருந்தே 'பொதுநல அரசின்' (Welfare State) நிர்மாணம்

தொடங்கிவிட்டது. 1909-ல் முதியோருக்கு உபகாரச் சம்பளங்கள் அளிக்கப்பட்டன. 1911-ல் நோயுறுதல், வேலையின்மை ஆகியவற்றுக்குத் தேசீய இன்ஷூரன்ஸ் செய்யப்பட்டது. 1925-ல் விதவைகளுக்கு உபகாரச் சம்பளங்கள் அளிக்கப்பட்டன. 1938-ல் குருடருக்கு உபகாரச் சம்பளம் அளிக்கப்பட்டது. இவையனைத்தும் ஒரே கட்சியின் சாதனைகளல்ல. 1939-45 போரின்போது பெவரிஜ் பிரபுவை (Lord Beveridge) எல்லா அம்சங்களும் கொண்ட தேசீய இன்ஷூரன்ஸ் திட்டமொன்றை வரைந்து தருமாறு பிரதம மந்திரி கேட்டுக்கொண்டபோது, எல்லாக் கட்சிகளும் ஒப்புக்கொண்ட பின்னரே அவ்வாறு செய்தார். 1948-ல் நிறைவேற்றப்பட்ட திட்டமும் பெவரிட்ஜ் பிரபு வரைந்து தந்ததும் எல்லா விஷயத்திலும் ஒன்றில்லை. (உண்மையில் அத் திட்டத்தை பெவரிஜ் அவர்களே சில சமயம் கண்டித்தார்). அமைக்கப்பட்டபோது அது ஒரு பரிசோதனைத் திட்டமாக இருந்தது. அது உடனடியாகத் தீர்மானமாக இருப்பது சாத்தியமுமில்லை. அதன் நடைமுறையிலிருந்து பெற்ற அனுபவத்தின் அடிப்படையில் பின்னர் தேவையான மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டன.

போர் முடிந்தபின் பல ஆண்டுகளுக்குப் பலவகையான கட்டுப்பாடுகள் தொடர்ந்து இருந்தன. அவற்றில் மிகவும் ஆச்சரியமானது வாடகைக் கட்டுப்பாடு என்லாம். 1914-18 போர்க் காலத்தின் தொடக்கத்திலிருந்து அது ஓரளவுக்கு இருந்து வந்தது. போர்களுக்கு இடைக் காலத்தில் அது மிகவும் குறைந்தது. இரண்டாவது போர் மூண்டதும் அது மீண்டும் தோன்றியது. அது பல பாராளுமன்றச் சட்டங்களின் விளைவாகும். அதன் சில அம்சங்கள் நீதிமன்றத் தீர்ப்புகளின் அடிப்படையிலும் அமைந்துள்ளன. மிகச் சிலரே அதை முழுதும் புரிந்துகொண்டனர். வழக்கறிஞர்களும் இதற்கு விதிவிலக்கல்ல. வாடகைக் கட்டுப்பாட்டை நீக்குவதை மக்கள் நிச்சயம் விரும்பமாட்டார்கள். அதற்காக முயற்சி செய்தால் அது கடுமையான விவாதத்தில் முடியும். ஆகையால் இச் சிக்கலான பிரச்சினையை அணுக இரு முக்கிய அரசியல் கட்சிகளும் விரும்பவில்லை. இருந்தபோதிலும், 1957-ல் திரு மாக்மில்லனின் அரசாங்கம் பாராளுமன்றத்தில் ஒரு வாடகைச் சட்டத்தை நிறைவேற்றி வைத்தது. வீட்டு வாடகைக் கட்டுப்பாட்டை நீக்குவதில் முதல் கட்டத்துக்கு இது அங்கீகாரம் அளித்தது.

போருக்குப்பின் கட்டட வேலைகள்மீது கட்டுப்பாடுகள் இருப்பதையும் தவிர்க்கமுடியாது. போரின்போது நிறையக் கட்டடங்கள் அழிந்தன. வீடுகள், பள்ளிகள், கோயில்கள், வைத்திய சாலைகள், அரசாங்கக் கட்டடங்கள் ஆகியவை பல அழிந்தன. கட்டடச்

சாமான்கள் போதுமான அளவு கிடைக்கவில்லை. தேர்ச்சிபெற்ற கட்டட வேலைக்காரர்களும் தேவையான அளவு நாட்டில் இல்லை. ஆனால் இலட்சக்கணக்கான மக்கள் வீடின்றித் தவித்தனர். எனவே பிற கட்டடங்களைவிட வீடுகளை முதலில் கட்டவேண்டும் என்பதை அனைவரும் ஒப்புக்கொண்டனர். 1956-ல் வீடுகளுக்கான தேவை முழுவதும் பூர்த்தியாகவிட்டாலும் வீட்டுப் பற்றாக்குறை முன்னைப் போல அவ்வளவு தீவிரமாக இல்லை. பலவகைப் பிற கட்டடங்களைக் கட்ட அரசாங்கம் அனுமதித்தது; ஆனால் கட்டடக் கட்டுப்பாடு அடியோடு மறைந்துவிடவில்லை.

பலவகை உணவுப் பொருள்கள் தேவைக்குக் குறைவாகக் கிடைத்ததால் போர்க்காலத்தின் முதல் பகுதியில் புகுத்தப்பட்ட உணவுப் பங்கீடு தொடர்ந்து நடந்தது. உணவு பற்றிய அரசாங்கக் கட்டுப்பாடுகள் பலவகை. உணவின் சில்லறை விற்பனையில் பங்கீடு முறை அமலுக்கு வந்தது. உணவு அமைச்சகம் பல பொருள்களின் விலையைக் கட்டுப்படுத்தியது. பல பொருள்களை மொத்தமாக அரசாங்கம் வாங்கியது. சில சமயம் நிர்ணயிக்கப்பட்ட சில்லறை விலைக்கும் அவற்றை வாங்கிய விலைக்கும் சம்பந்தமே இல்லை. ஆகையால் அவற்றின் விற்பனைக்கு அரசாங்கம் பண உதவி அளித்தது போலாயிற்று. உணவு இறக்குமதியின் அளவு வரையறுக்கப்பட்டது. விவசாய அமைச்சகம் விவசாயிகளுக்குப் பண உதவி அளித்து, உற்பத்தியைப் பெருக்குவதற்கு ஊக்கமளித்தது. சில்லறை விற்பனையில் பங்கீடுமுறை 1954-ல் கைவிடப்பட்டது. அரசாங்கம் உணவுப் பொருள்களை மொத்தமாக வாங்கியது அநேகமாக நின்றது. நடைமுறையில் 1954-ல் உணவு அமைச்சகம் மூடப்பட்டது. உடனடியாக விட்டுவிடமுடியாத அதன் பணிகள் இங்கிலாந்தில் விவசாயம், மற்றும் மீன் பண்ணை அமைச்சகத்துக்கும், (Ministry of Agriculture and Fisheries) ஸ்காட்லந்தில் ஸ்காட்லந்தின் அரசாங்கச் செயலாளர் (Secretary of State for Scotland) அலுவலகத்துக்கும் மாற்றப்பட்டன. நேரிடையாகக் கொடுத்ததாயினும் மறைமுகமானதாயினும் பண உதவியை உடனடியாக நிறுத்தமுடியவில்லை. ஆனால் கடைசியில் அவற்றை ஒழிப்பதென்ற நோக்கத்தோடு அப்போதைக்கப்போது அவ்வுதவிகள் குறைக்கப்பட்டு வந்தன.

பிரிட்டனின் பன்னாட்டு வாணிப நிலையைச் சமப்படுத்துவதன் முக்கியத்துவத்தைப் பற்றிக் கீழே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அதற்காகச் சில கட்டுப்பாடுகள் விதிக்கப்பட்டன. கார் வைத்திருப்பவர்கள் உல்லாசப் பிரயாணங்களுக்காகப் பெட்ரோல் உபயோகிப்பதற்குக் கட்டுப்பாடு வந்தது. வெளிநாட்டுப் பிரயாணங்களுக்கு அனுமதிக்கப்பட்ட செலாவணித் தொகைக்கும் வரம்பு குறிக்கப்

பட்டது. பெட்ரோல் கட்டுப்பாடு 1950-ல் நீங்கியது. வெளிநாட்டுப் பயணத்துக்கு அனுமதிக்கப்பட்ட பண அளவு 1954-ல் கணிசமாக உயர்த்தப்பட்டது. போருக்குப் பின்னர் பன்னாட்டு வாணிப நிலை மிகவும் அபிவிருத்தி அடைந்ததை அது குறிக்கிறது.

போருக்குப்பின் வாணிப, தொழில் நடவடிக்கைகளும் பல விதக் கட்டுப்பாடுகளுக்கு உள்ளாயின. மூலதன வெளியீடு பற்றிய கட்டுப்பாடு இவற்றுள் முக்கியமானதென்று புதுக் கம்பெனிகளும், தம் மூலதனத்தை அதிகரிக்க விரும்பும் பழைய கம்பெனிகளும் அரசாங்கத்தின் அனுமதி பெற்றுத்தான் தன் பங்குகளை வாங்கிக் கொள்ளப் பொதுமக்களை அழைக்கமுடியும். இவ் வனுமதிக்காக அவை மூலதன வெளியீட்டுக் கமிட்டி முன் (Capital Issues Committee) விண்ணப்பித்துக்கொள்ள வேண்டும். போர் முயற்சிக்கு நன்மை விளைவிக்கக் கூடிய முதலீடுகளுக்கு மட்டுமே அனுமதி வழங்கப்பட்டது. போர்க் காலத்தில் நாட்டுச் செல்வமனைத்தும் போருக்காகவே பயன்படுத்த வேண்டியது மிக அவசியமாதலின் இவ்வாறு முதலீட்டைக் கட்டுப்படுத்தியதில் வியப்பொன்றுமில்லை. போருக்குப் பின்னும் அக் கமிட்டி தொடர்ந்து பணியாற்றியது. வெளி நாட்டு வாணிபத்தில் போதுமான சமநிலையை ஏற்படுத்தப் புது முதலீடுகள் அவசியமா என்பதைக் கருதி, அவற்றுக்கு இப்போது அக் கமிட்டி அனுமதி அளிக்கிறது. வெளிநாடுகளில் மிகவும் தேவைப்படும் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் கம்பெனிக்கு இவ்வனுமதி நிச்சயம் கிடைக்கும். அத்தியாவசியமற்ற பொருள்களை உள்நாட்டு விற்பனைக்காகப் பெரும் அளவில் மூலப் பொருள்களை இறக்குமதி செய்து தயாரிக்க விரும்பும் கம்பெனிக்கு இவ் வனுமதி கிடைப்பது சந்தேகம். இருந்த போதிலும் காலம் செல்லச் செல்ல, பிரிட்டனின் வாணிப நிலை சீராகி வந்ததும் இக் கமிட்டிப் பணியின் முக்கியத்துவம் குறைந்தது; அதன் கட்டுப்பாடுகளின் தீவிரமும் குறைந்தது. 1953-ன் போது ஒரு வருடத்தில் 50,000 பவுனை மிகாத எந்த வெளியீட்டுக்கும் அனுமதி தேவையில்லை என்றுயிற்று. ஆனால் 1956-ல் மறுபடி நிதி நெருக்கடி ஏற்பட்டபோது மூலதன வெளியீட்டுக் கமிட்டியின் அனுமதியில்லாமல் 10,000 பவுனை மிகாத வெளியீடுகள்தான் செய்ய முடியும் என்று கட்டளை யிடப்பட்டது.

தொழிற்சாலை உற்பத்தியை மற்றொரு வகையிலும் அரசாங்கம் கட்டுப்படுத்தியது. மூலப் பொருள்களின் அளிப்பிலும், ஓரளவு தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கையிலும் பற்றுக்குறை இருந்ததால் அரசாங்கம் அவற்றை ஒதுக்கிய அளவுக்குத் தொழிற் சாலைகள் அவற்றை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டியிருந்தது. மூலப் பொருள்கள் நிறையக் கிடைக்க ஆரம்பித்ததும் உற்பத்தி மீதான இக் கட்டுப்பாடு

கள் மறையலாயின. இக் கட்டுப்பாடுகளில் கடைசியில் எஞ்சியிருந்தவைகளில் ஒன்ருன பத்திரிகைகளுக்குத் தேவைப்பட்ட காகிதத்தின் பங்கீடும் 1957-ல் மறைந்தது.

1948-ல் முற்றுரிமைகள் மற்றும் போட்டியைக் குறைக்கும் முறைகள் சட்டப்படி (Monopolies and Restrictive Practices Act) ஒரு முற்றுரிமைகள் கமிஷன் நிறுவப்பட்டது. வாணிபத்திலும் தொழிலிலும் முற்றுரிமைகளையும் போட்டியைக் குறைக்கும் வழக்கங்களையும் பற்றிய புகார்களை விசாரிக்க இது உரிமைபெற்றது. ஒரே ஒரு நிறுவனம் அல்லது இணைப்பு (Combine) ஒரு தொழிலின் மொத்த உற்பத்தியில் மூன்றில் ஒரு பங்குக்குமேல் உற்பத்தி செய்து, போட்டியைக் குறைக்கவேண்டுமென்ற தீர்மானம் அத்தொழிலில் இருப்பதற்கு ஏதாவது சான்றிருந்தால் அதுபற்றி முற்றுரிமைக் கமிஷன் விசாரித்துத் தன் அறிக்கையை வாணிபக் கழகத்துக்குச் சமர்ப்பிக்கலாம். அதன் பிறகு அத்தகைய போட்டியைக் கட்டுப்படுத்துவதைத் தடுக்க வேண்டிய விதிகளை மந்திரி செய்யக்கூடும்.

அரசாங்கம் தொழிற்சாலைகள்மீது வேறு ஒரு வகைக் கட்டளைகளை இடுகிற நிலை ஒரு சமயம் ஏற்பட இருந்தது. 1947-ல் தொழில் வளர்ச்சி மற்றும் அமைப்புச் சட்டப்படி (Industrial Development and Organisation Act) அபிவிருத்தி கவுன்ஸில்களை (Development Councils) நிறுவ வாணிபக் கழகத்துக்கு அதிகாரம் கிடைத்தது. இம் மன்றங்கள் திறமையை அதிகரிக்க வேண்டிய அவசியமுள்ள தொழில்களில் நிறுவப்பட வேண்டும். இவற்றில் முதலாளிகள் தொழிலாளிகள் தவிர இதில் சம்பந்தப்படாத சுதந்திர உறுப்பினர்கள் ஆகியோர் இருப்பர். கவுன்டி விவசாயக் கமிட்டிகள் சாகுபடி விஷயத்தில் செய்த பணியைத் தொழிலபிவிருத்தி விஷயத்தில் இம் மன்றங்கள் செய்யும். ஆனல், உண்மையில் இத்தகைய மிகச் சில மன்றங்களே அமைக்கப்பட்டன.

1909, 1918 ஆண்டுகளின் சட்டப்படி அமைக்கப்பட்ட தொழில் கழகங்களைப்பற்றி (Trade Boards) முந்திய அதிகாரத்தில் குறிப்பிடப்பட்டது.[1] தொழிலாளர்களைக் கசக்கிப் பிழிவதைத் தடுப்பதில் இவை முழு வெற்றியும் பெறவில்லை. 1945-ல் இவற்றுக்குப் பதில் ஊதிய மன்றங்கள் (Wages Councils) அமைக்கப்பட்டன. அமைப்பிலே இவை தொழிற் கழகங்களை ஒத்திருந்தன. இரண்டிலும் முதலாளிகள் தொழிலாளர்கள் ஆகிய இருசாராரின் பிரதிநிதிகளும் இருந்தனர். இவர்களைச் சாராத இவற்றின் தலைவர்களைத் தொழிலாளர்

1 34 ஆம் அதிகாரத்தைப் பார்க்க.

துறை அமைச்சர் நியமித்தார். ஊதிய மன்றங்கள் ஊதிய நிலைமையை ஆராய்ந்தபின் பல்வேறு தொழில்களில் குறைந்த பட்சக் கூலி விகிதங்களை நிர்ணயிக்குமாறு அமைச்சருக்கு யோசனை கூறும். இந்த யோசனைகளை மந்திரி ஒப்புக் கொண்டால் இவை சட்டத்துக்குச் சமமாக அமலாகும்.

போரின்போது சிறிதும் தயக்கமின்றி நாட்டின் வளம்முழுதும் போருக்காகப் பயன்படுந்தப்பட்டது. எனவே மீண்டும் பழைய நிலைக்குப் பொருளாதார நிலையைக் கொண்டுவர மேலே குறிப்பிட்ட முக்கியமான சமூக, தொழில் கட்டுப்பாடுகளாலும் முடியவில்லை. போருக்கு முன் இங்கிலாந்தின் புலனாகும் இறக்குமதிகளைவிட (Visible imports) புலனாகும் ஏற்றுமதிகளின் (Visible exports) மதிப்பு மிகவும் குறைவு. இப் பற்றாக்குறையைப் புலனாகா ஏற்றுமதிகள் ஈடுகட்டின. வெளி நாடுகளில் முதலீடு செய்யப்பட்ட பிரிட்டிஷ் மூலதனம் பெற்ற இலாப ஈவு, பிற நாட்டுச் சரக்குகளை ஏற்றிச் சென்றதில் பிரிட்டனின் வாணிபக் கப்பல்கள் பெற்ற இலாபம், பிரிட்டிஷ் இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனிகள் வெளி நாடுகளில் செய்த தொழிலின் இலாபங்கள்[1], பிரிட்டிஷ் பாங்குகளும் உண்டியல் கழிவகங்களும் (discount houses) பிற நாடுகளுக்குச் செய்த நிதிச் சேவைகள் இவைதான் அப் புலனாகா ஏற்றுமதிகள். (லண்டன் உலகத்தின் முக்கியமான நிதிக் கேந்திரமாக விளங்கியது. பல்வேறு நாடுகளின் உண்டியல்கள் லண்டன் நிறுவனங்கள்மீது வரையப்பட்டன; லண்டன் வழியாகப் புழங்கின.) போரினால் ஏற்பட்ட நிதிச் சுமை காரணமாகப் பல வெளிநாட்டு முதலீடுகள் விற்கப்பட்டு விட்டன. பிரிட்டிஷ் வாணிபக் கப்பல்களில் கணிசமான ஒரு பகுதி எதிரிகளால் அழிக்கப்பட்டது; அதனால் அவற்றின் வருவாயும் குறைந்தது.

இன்னும் பல ஆண்டுகளுக்குப் பிரிட்டனது புலனாகா ஏற்றுமதிகளின் மதிப்பு முன்னிருந்ததைவிட மிகவும் குறைவாகவே இருக்கும் என்பது தெளிவாயிற்று. ஆகவே புலனாகும் இறக்குமதிக்கும் ஏற்றுமதிக்கும் இருந்த வித்தியாசத்தைப் பின்னதை நிறைய அதிகரித்துச் சரிக்கட்ட வேண்டியிருந்தது. இதை எளிதில் உடனடியாகச் செய்ய முடியும் என்று யாரும் எதிர்பார்க்க முடியாது. பலவிதப் பொருளாதார நடவடிக்கைகள்மீது தொடர்ந்து அரசாங்கக் கட்டுப்பாடுகள் விதிக்கப்பட்டதன் முக்கிய காரணமே ஏற்றுமதியை அதிகரித்து, பன்னாட்டு வாணிப நிலையைப் பிரிட்டனுக்குச் சாதகமாக ஆக்க வேண்டும் என்பதுதான். இதைச் செய்து முடிப்பது மேலும் கஷ்டமானதற்குப் பிற நாடுகளும் போரினால் பாதிக்கப்பட்டதால் பிரிட்டிஷ்

[1] 32 ஆம் அதிகாரத்தைப் பார்க்க.

பொருள்களை வாங்கக் கூடிய நிலையில் இல்லாததுதான் காரணமாகும். பிற நாடுகளில் இறக்குமதித் தடைகளும் வரம்புகளும் (quotas) விதிக்கப்பட்டது. பிரிட்டிஷ் வாணிபம் மீண்டும் பழைய நிலை அடைவதற்குத் தடங்கல் ஏற்பட்டது. ஆனால் அதே சமயம் காமன்வெல்த்தின் பிற முக்கிய நாடுகள் மனதாரக் கொடையாகவும் கடனாகவும் பிரிட்டனுக்கு உதவின. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடு பிரிட்டனுக்குப் பெரிய கடனை அளித்துதவியது. இது தவிர பிரிட்டன் மார்ஷல் திட்ட உதவியையும் (Marshall Aid) அந் நாட்டிடமிருந்து பெற்றது. இவைதான் பிரிட்டிஷ் பொருளாதாரம் சீரானதற்குக் காரணங்கள். போர் முடிந்த உடனே பல சமயம் அரசாங்கம் நெருக்கடியான நிதி நிலைமைகளைச் சமாளிப்பதற்காகச் செலவினங்களைக் கடுமையாகக் குறைத்தது. 1956-ல் கூடக் கடன்கள், தவணை முறையில் பொருள்கள் வாங்குவது, மூலதன வெளியீடுகள் ஆகியவற்றின்மீது கட்டுப்பாடுகள் விதித்து, நாட்டின் நிதி நிலைமையை அரசாங்கம் பலப்படுத்தியது.

1957 மார்ச்சில் கையெழுத்தான ரோம் ஒப்பந்தத்தின்படி [பெல்ஜியம், பிரான்ஸ், மேற்கு ஜெர்மனி, இத்தாலி, லக்ஸம்பர்க் (Luxemburg), நெதர்லண்ட்ஸ் (ஹாலந்து) ஆகிய] ஆறு ஐரோப்பிய நாடுகள் ஒரு ஐரோப்பியப் பொதுச் சந்தையை (European Common Market) அமைத்துக் கொண்டன. இந் நாடுகள் சேர்ந்த பிரதேசத்துக்குள் நடக்கும் வாணிபத்துக்கு வரிகளும் தடைகளும் விதிக்கக்கூடாது என்பதும் இதில் சேராத நாடுகளினின்று இறக்குமதியாகும் பொருள்களுக்கு இவ்வாறு நாடுகளும் ஒரே விகிதத்தில் சுங்கவரி விதிக்க வேண்டுமென்பதும் இப் பொதுச் சந்தையின் நோக்கங்கள். பொதுச் சந்தையில் பிரிட்டனும் சேரும் என்ற நம்பிக்கை எழுந்தது. ஆனால் பல சிக்கல்கள் உடனே தோன்றின. பிரிட்டன் பொதுச் சந்தையில் சேர்ந்தால் காமன்வெல்த் நாடுகளுடைய பொருள்களுக்குப் பொதுச் சந்தையில் இல்லாத பிற நாடுகளின் பொருள்களுக்கு விதிக்கப்படும் அளவுக்கு இறக்குமதிச் சுங்கம் வசூலிக்கப்படும். ஆனால் பிற பொதுச் சந்தை நாடுகளிலிருந்து பிரிட்டனுக்கு வரும் பொருள்களுக்கு வரி இருக்காது. இது காமன்வெல்த் நாடுகளுக்குப் பாதகமாகப் பிற நாடுகளுக்குச் சலுகை காட்டுவதாகும். இதை ஒரு கணமும் அனுமதிக்க முடியாது. மேலும், பிரிட்டன் தன் உணவுக்கு வெளிநாடுகளை, அதுவும் காமன்வெல்த் நாடுகளை, முக்கியமாக நம்பியிருந்தது. ஆகையால், தான் சேருமுன், பொதுச் சந்தை விதிகளினின்று விவசாயப் பொருள்கள் விலக்கப்பட வேண்டுமென்று பிரிட்டன் கோரியது.

அதற்கு மாற்றாக பிரிட்டன் ஒரு தொழில் சம்பந்தமான தடையிலா வாணிபப் பிராந்தியத்தை (Industrial Free Trade Area) அமைக்கலாம் என்று யோசனை கூறியது. இதில் பொதுச் சந்தையின் ஆறு அங்க நாடுகளோடு, சேரவிரும்பிய வேறு எந்த மேற்கு ஐரோப்பிய நாடும் சேர்ந்திருக்கும். விவசாயப் பொருள்களுக்கு இவ்வொப்பந்தம் பொருந்தாது. இப்போதிருப்பது போலவே அங்க நாடுகள் விவசாயப் பொருள்கள்மீது வரிகளையும் வரம்புகளையும் விதித்துக் கொள்ளலாம். ஆனால் அந்த ஆறு பொதுச் சந்தை நாடுகளும் பிரிட்டனின் யோசனையை விரும்பவில்லை. 1958 நவம்பரில் பிரான்ஸ் அதை நிராகரித்தது. அதன்பிறகு பிரிட்டனும் பொதுச் சந்தையில் சேராத வேறு ஐரோப்பிய நாடுகள் ஆறும் பொதுச் சந்தைக்கு ஒரு மாற்றாக ஒரு வாணிப ஒப்பந்தத்தை (ஐரோப்பியத் தடையிலா வாணிபச் சங்கம் [European Free Trade Association]) ஏற்படுத்திக் கொண்டன.

1957-ல் பிரிட்டனது உள்நாட்டு நிதி நிலைமை அன்னியச் செலாவணி நிலைமை இரண்டுமே கவலைக்கிடமாயின. சில ஆண்டுகளாக, முக்கியமாக 1954 க்குப்பின், உள்நாட்டில் விலைவாசிகள் உயர்ந்து கொண்டு வந்தன. விலைகள் உயரும் போதெல்லாம் பெரியவை, சிறியவை ஆகிய எல்லாத் தொழில்களிலும் தொழிலாளர்கள் தம் சங்கங்கள் மூலம் ஊதிய உயர்வு கோரிப் பெற்றனர். இக் கோரிக்கைகளில் பல மத்தியஸ்தம் செய்யப்பட்டன. இதன் விளைவாகக் கேட்ட ஊதிய உயர்வில் பாதி—முழுக் கோரிக்கையை அளிப்பதற்கும் அடியோடு அதை நிராகரிப்பதற்கும் சராசரியாக—அவர்களுக்கு அளிக்கப்பட்டது. இத்தகைய தீர்ப்புகள் மிகவும் அதிகமாகவே, தொழிற் சங்கங்கள் தாம் எதிர்பார்த்ததைப்போல இரு மடங்கு ஊதிய உயர்வை வேண்டுமென்றே கோருகின்றனவோ என்ற சந்தேகம் எழுந்தது. பொதுமக்களுக்கு விற்கும் விலைகளை உயர்த்தி அந் நஷ்டத்தை ஈடு செய்துகொள்ள வாய்ப்பு இருந்தவரை ஊதிய உயர்வுகளை முதலாளிகள் உண்மையில் எதிர்த்ததாகத் தெரியவில்லை. விலைகள் உயர்ந்ததும் மீண்டும் ஊதிய உயர்வு கோரப்பட்டது. மேலும்மேலும் பொதுஜன அபிப்பிராயம் இதுபற்றி வருத்தம் தெரிவித்தபோதும் இவ்வாறு முடிவில்லாமல் ஊதியமும் விலைகளும் சுற்றிச் சுற்றி உயரலாயின.

பிரிட்டனின் வெளிநாட்டு வாணிபம் தொடர்ந்து செழித்தது. இருப்பினும் 1957-ல் அன்னியச் செலாவணிச் சந்தையில் பவுனின் மதிப்புக் குறையுமாறு சில சக்திகள் தோன்றின. டாலர், பிற செலாவணிகளோடு ஒப்பிட்டால் பவுன் மிகவும் கஷ்டப்பட்டுத்தான் தன் மதிப்பைக் காப்பாற்ற முடிந்தது. பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் தன்

பொன், டாலர் இருப்புகளை நிறையச் செலவு செய்து பவுனுக்கு ஆதரவு கொடுத்தது.

உள்நாட்டு நிதி நிலைமையும் வெளிநாட்டு வாணிப நிலையும் மிகவும் மோசமாகிவிடவே அரசாங்கம் தீவிரமான சில நடவடிக்கைகளை எடுத்தது. 1957-ல் என்ன ஆனாலும் பவுனின் மதிப்பைக் குறைப்பதில்லை என்றும், அதை 2·80 டாலர் என்ற அளவிலேயே வைத்திருப்பதென்றும் அரசாங்கம் தன் முடிவை அறிவித்தது. பாங்கு விகிதம் (Bank rate) 5 சதவிகிதத்திலிருந்து 7 சதவிகிதமாக உயர்ந்தது. அரசாங்க இலாகாக்கள், தல ஆட்சி, அரசுடைமையான தொழில்கள் ஆகியவற்றின் மொத்த மூலதனச் செலவு அடுத்த இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு 1,500,000,000 பவுனுக்கு மிகலாகாதென்று நிச்சயிக்கப்பட்டது. தம் வாடிக்கைக்காரர்களுக்குக் கொடுக்கும் கடன்களைக் குறைக்குமாறு பாங்கிகளை அரசாங்கம் கேட்டுக்கொண்டது. அவையும் அவ்வாறே செய்வதாக வாக்களித்தன. புது மூலதன வெளியீட்டு விண்ணப்பங்கள் விஷயத்தில் கண்டிப்பாக இருந்து தீர ஆய்ந்து, அனுமதி கொடுக்குமாறு மூலதன வெளியீட்டுக் கமிட்டிக்கு அரசாங்கம் கட்டளையிட்டது. முதலாளிகள், தொழிலாளிகள் ஆகியோர்மீது நேரிடையாக ஆதிக்கம் செலுத்த அரசாங்கத்தால் முடியாது. எனவே, ஊதியக் கோரிக்கைகளைப் பற்றி விவாதிக்கும்போது இருசாராரும் மிதமான போக்கைக் கடைப்பிடிக்குமாறு கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டனர். ஆனால், ஊதிய உயர்வுகள் அளித்து, அதனால் அத்தொழில் நஷ்டமடைந்தால் அந் நஷ்டத்தைத் தான் ஈடு செய்யாது என்று அரசாங்கம் அரசுடைமையான தொழில்களை எச்சரித்தது.

இந் நடவடிக்கைகளின் நல்விளைவுகள் 1958-லும் 1959-லும் புலனாயின. முன்னர்க் கூறிய சில கட்டுப்பாடுகள் நீக்கப்பட்டன. 1958 ஆகஸ்டுக்குப் பிறகு 50,000 பவுன் வரையான மூலதன வெளியீடுகளுக்கு அனுமதி தேவையில்லை. உள்நாட்டுத் தேவைகளுக்காக எந்தத் தொகைக்கும் மூலதனம் வெளியிடலாம் என்று ஆறு மாதங்கள் கழித்து அரசாங்கம் அறிவித்தது. அத்துடன் மூலதன வெளியீட்டுக் கமிட்டியின் முக்கியமான பணி முடிவடைந்தது. வேலையின்மையைப் போக்கவும் தீவிரமான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது. 1959-ல் வேலையின்மை கணிசமாகக் குறைந்தது.

1939 - 45 போரின் பிறகும் அதற்குமுன் பல ஆண்டுகளாகவும் இங்கிலாந்தின் புலனாகும் வாணிபச் செலுத்தல் நிலை உபரியாக இருந்ததில்லை. 1958-ல் அதன் பிறகு முதல் முறையாக அவ்வாறு இருந்தது. புலனாகும் ஏற்றுமதிகளின் மதிப்பு இறக்குமதிகளைவிட 120,000,000 பவுன் அதிகமாக இருந்தது. புலனாகா ஏற்றுமதிகளின்

மதிப்பு அவ்வாண்டில் 330,000,000 பவுனைவிட அதிகம் என மதிப்பிடப்பட்டது. ஆக மொத்த உபரித்தொகை 450,000,000 பவுனுக்கும் அதிகமாயிற்று. பவுனின் இருப்புகள் அதனால் அதிகரித்தன. (பின்னர் வெளியான திருத்தப்பட்ட புள்ளி விவரங்களின்படி 1958-ல் புலனுகும் அத்தகைய ஏற்றுமதி, இறக்குமதியைவிட 62,000,000 பவுன் அதிகம் ; புலனுகா ஏற்றுமதி, புலனுகா இறக்குமதியைவிட 229,000,000 பவுன் அதிகம் ; மொத்த உபரித்தொகை 291,000,000 பவுன்.)

இந்தத் திருப்திகரமான நிலை தொடர்ந்து இருக்கவில்லை. 1959-ல் புலனுகும் ஏற்றுமதிகள் தொடர்ந்து அதிகரித்தபோதும் இறக்குமதிகள் மிக அதிகமாகவே, புலனுகும் கொடுப்பல் நிலையில் 69,000,000 பவுன் துண்டு விழுந்தது. அதே சமயம் புலனுகா ஏற்றுமதிகள் குறைந்தன; இருந்தபோதிலும் இருவகை வாணிபத்தையும் எடுத்துக்கொண்டால் 50,000,000 பவுன் உபரியாகக் கொடுப்பல் நிலை இருக்கும் அளவுக்குப் புலனுகா ஏற்றுமதிகள் அதிகமாக இருந்தன.

1960ஆம் ஆண்டில் வாணிப நிலை மிகவும் மோசமாயிற்று. புலனுகும் வாணிபத்தில் 366,000,000 பவுன் துண்டு விழுந்தது. புலனுகா ஏற்றுமதி 22,000,000 பவுன் குறைந்தது. இரு வாணிபமும் சேர்ந்து 344,000,000 பவுன் பற்றுக்குறை ஏற்பட்டது.

நிலைமை மிகவும் மோசமாகிவிடவே மக்களது நம்பிக்கையையும், நாட்டு வளத்தையும் மீண்டும் ஏற்படுத்த அரசாங்கம் பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டது. 1961 ஜூலையில் பாங்கு விகிதம் 5 விருந்து 7 சதவிகிதமாக உயரும் என்று நிதியமைச்சர் அறிவித்தார். அவர் அறிவித்த பிற முடிவுகள் பின்வருமாறு : பாங்குகள் தம் வாடிக்கைக்காரர்களுக்குக் கடனளிப்பதைக் குறைக்கவேண்டுமெனக் கோரப்படும் (சாதாரணமாக ஏற்றுமதி வாணிபத்தில் சம்பந்தப்பட்ட காரணங்களுக்குத்தான் கடனளிக்கவேண்டும்). சுங்கவரி, ஆயத்தீர்வை ஆகியவை 10 சதவிகிதம் உயர்த்தப்படும் (இது போகப்பொருள் நுகர்வைக் குறைத்து உள்நாட்டில் விற்றுவிடும் போகப்பொருள்கள் வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதியாக வழி செய்வதற்காக) விற்பனை வரி உயர்த்தப்படும். அரசாங்க ஊழியர்களின் சம்பளமும் கூலியும் உயராது. பல திட்டங்களுக்காக அரசாங்கம் முதலீட்டுச் செலவு செய்வது நிறுத்தப்படும் அல்லது தள்ளிப் போடப்படும். இப்பத்தியை எழுதும் சமயத்தில், இந் நடவடிக்கைகள் தேவையான பலனை அளித்ததா என்று கூறுவது கடினம். ஆனால், இக் கட்டுப்பாடுகள் வந்த பின் வாணிபக் கொடுப்பல் நிலையில் சிறிது அபிவிருத்தி ஏற்பட்டுள்ளது என்பதை இங்குக் குறிப்பிட முடியும். எனவே பாங்கு விகிதமும்

சிறிது, அதாவது 7 சதவிகிதத்திலிருந்து $5\frac{1}{2}$ ஆகக் குறைக்கப் பட்டுள்ளது.

நாட்டுப் பொருளாதாரத்தை மேலும் பலப்படுத்தி இத்தகைய பொருளாதார நெருக்கடிகள் மீண்டும் தோன்ருமலிருக்க வழிசெய்ய அரசாங்கம் தேசீயப் பொருளாதார வளர்ச்சிக் கவுன்ஸிலை நிறுவுவ தென்று நிச்சயித்தது. அது கட்சிச் சார்பற்ற அமைப்பாகும். அதன் உறுப்பினர்கள் எந்தக் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களாகவும் இருக்கலாம் அல்லது ஒரு கட்சியையும் சேராதவர்களாகவும் இருக்கலாம். அது இரண்டு அடுக்காக அமைந்திருக்கும். மேல் அடுக்கில் அரசாங்கம், அரசுடைமையான தொழில்கள், முதலாளிகள் சங்கங்கள், தொழிற் சங்கங்கள் ஆகியோரின் பிரதிநிதிகள் இருப்பர். நிதி அமைச்சரின் தலைமையில் அவர்கள் கூடுவர். அம் மேல் அடுக்குக்குக் கீழே, அம் மேலோர் தமக்குக் குறிப்பிட்ட தொழில் அல்லது வாணிபத்தின் எந்த அம்சத்தையும் பற்றி 'வல்லுநர்கள்' (experts) திட்டம் தீட்டி அம் மேலோருக்குத் தம் அறிக்கையைச் சமர்ப்பிப்பர். அரசாங்கத்துக்கே இவ் விஷயங்களில் மேலான அதிகாரம் இருக்கும். அரசாங்கம் பாராளுமன்றத்துக்குப் பொறுப்புள்ளது. எனவே இக் கவுன்ஸிலின் பணி அரசாங்கத்துக்கு ஆலோசனை கூறுவதேயன்றி அதற்குக் கட்டளையிடுவது அன்று. அத் திட்டத்தை நடத்துவதில் ஒத்துழைப்ப தாக பிரிட்டிஷ் தொழில்களின் இணைப்பு (Federation of Britih Industris) வாக்களித்தது. தொழிற்சங்கக் காங்கிரஸின் பொதுக் கவுன்ஸிலின் நோக்கம் சில காலத்துக்கு நிச்சயமாகத் தெரியவில்லை. ஆனால் 1962 பிப்ரவரியில் கவுன்ஸிலின் விவகாரங்களில் பங்கு கொள்ள அது ஒப்புக்கொண்டது. இவ்வாறு கவுன்ஸில் முழுமை யாக உருவாகிவிட்டது.

1961-ல் ஐரோப்பியப் பொருளாதார இணைப்பில் (European Economic Community) (அதாவது பொதுச் சந்தையில்) பிரிட்டன் சேர முறைப்படி பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் விண்ணப்பித்தது. அதை ஆதரித்தும் எதிர்த்தும் இங்கிலாந்தில் இம்முடிவின் விளைவாகத் தீவிரமான கருத்து வேற்றுமை ஏற்பட்டது. இவ் வேற்றுமை, கட்சி களின் அடிப்படையில் அமையவில்லை. கன்சர்வேடிவ் கட்சி, தொழிற் கட்சி இரண்டிலும் இதை மிகவும் ஆதரித்தவர்களும் வன்மையாகக் கண்டித்தவர்களும் இருந்தனர். பொதுச் சந்தையில் சேர்வதனல் பிரிட்டனின் தொழிலும் வாணிபமும் எப்படிப் பாதிக்கப்படும் என் பதைப் பற்றி மிகவும் மாறுபட்ட கருத்துக்கள் கூறப்பட்டன. அதை ஆதரிப்பதற்கும் எதிர்ப்பதற்கும் இவ் விஷயம் மட்டும் காரணமல்ல; பொதுச்சந்தையில் சேர்வதனல் பிரிட்டனது இறைமை (sovereignty) ஓரளவு பாதிக்கப்படும் என்று சிலர் பயந்தனர். மேலும், பொதுச்

சந்தையில் பிரிட்டன் சேருவதனுல் பிற காமன்வெல்த் நாடுகள் பாதிக்கப்படும் என்று பலர் பயந்தனர். அவற்றுள் பல அதைத் தாங்கள் விரும்பவில்லை என்று வெளிப்படையாகக் கூறின. இவ்வாறு நேர்ந்தால் கானடா, ஆஸ்திரேலியா, நியூசீலாந்து நாடுகள் ஒவ்வொன்றும் தன் வழியில் அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டுடன் தன் பொருளாதாரத் தொடர்பை நெருக்கமாக்கிக் கொள்ளவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்படும் என்றும் அதனுல் காமன்வெல்த் தொடர்புகள் நிரந்தரமாகவும் நிறையவும் பலவீனமாகும் என்றும், பிரிட்டனில் பலர் பயந்தனர். நியாயமான காமன்வெல்த் கோரிக்கைகளை ஒப்புக் கொள்ளுமாறும், பிரிட்டனது விவசாயத்தின் நலன் பாதுகாக்கப்படுமாறும் ஷரத்துக்கள் மாற்றப்பட்டாலொழிய பிரிட்டன் பொதுச் சந்தையில் சேராது என பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் வாக்குறுதியளித்து, இவ்வச்சங்களை நீக்க முயன்றது. பொதுச்சந்தை ஒப்பந்த விதிகளில் சில மாறுதல்கள் செய்யப்பட்டு, பிரிட்டன் அவ்வமைப்பில் சேர்ந்த பிறகு இவ் விவாதத்தின் அடுத்த கட்டம் தொடரக்கூடும். ஒரு புறம், காமன்வெல்த், பிரிட்டிஷ் விவசாயம் ஆகியவற்றின் அக்கறைகள் போதுமான அளவு பாதுகாக்கப்பட்டுள்ளன என்று அரசாங்கம் உறுதியாகக் கூறும்; அதைப் பிறர் மறுப்பர்.

முதலில் பொதுச்சந்தை தோன்றியபோது பிரிட்டனது பொருளாதார நிலை மிகவும் செழிப்பாக இருந்தது. அதனுல்தான் பிரிட்டன் அதில் சேர மறுத்தது. இப்போது அது விண்ணப்பம் செய்யும் காலத்தில், முன்னிருந்த நிலையோடு ஒப்பிட்டால் பிரிட்டன் பொருளாதார மந்தத்தில் வருந்துகிறது என்பதைக் கவனிக்கவேண்டும். பிரிட்டன் பலமான நிலையிலன்றிப் பலவீனமான நிலையில் இந் நடவடிக்கையை எடுக்கிறது போலத் தோன்றுகிறது. இதைப் பெரிது படுத்தவேண்டியதில்லை. பிரிட்டன் பலவீனமாக இல்லை. இப்போதைய மந்தம் நிரந்தரமானதல்ல. ஆனுல், பலவீன நிலையில் விண்ணப்பிப்பதுபோலத் தோன்றுவதே, விசேஷ சலுகைகள் பற்றிப் பேச்சுவார்த்தை நடத்துவதை மிகவும் கடினமாக்கிவிடுகிறது.

1945-ல் போர் முடிந்தபின் தொழிலிலும், நிதித் துறையிலும் பல கஷ்டங்கள் இருந்தபோதும் பிரிட்டன் மறுபடி தன் பொருளாதாரத்தைச் சீரமைத்துக்கொண்டது மிகவும் குறிப்பிடத் தக்க சாதனையாகும். 'பொதுநல அரசு' என்பது கனவாகவே நின்றுவிடவில்லை. அது இப்போது நடந்து வருகிறது. மக்களில் பெரும்பாலோர் வளத்துடன் வாழ்கின்றனர். ஏழைமை அடியோடு நீங்கிவிடாவிட்டாலும் முன்பிருந்த அளவுக்குப் பரவியில்லை. முன் எண்ணிப் பாராத அளவுக்குக் கல்வி வசதிகள் அதிகமாகியுள்ளது. இலட்சக்கணக்கான மக்களுக்குப் புது வீடுகள் கிடைத்திருக்கின்றன. வேலையின்மை

அநேகமாகக் கிடையாது. பல தொழில்களில் வேலையாட்கள் கிடைப்பதைவிட அதிகமாக வேலைகள் இருக்கின்றன. சில பிரிட்டிஷ் தொழில்கள் வெளிநாட்டுப் போட்டியால் வருந்தியபோதும் பிற தொழில்களில் பிரிட்டன் உலகில் முன்னணியில் நிற்கிறது. பல வகை விமானங்கள், மோட்டார் வண்டிகள், மோட்டார் சைகிள்கள், மின்சார எந்திரங்கள், தொழில் ரசாயன (Industrial Chemistry) உற்பத்திகள் ஆகியவற்றில் பிரிட்டனில் மிகக் குறிப்பிடத் தக்க முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது. அணுசக்தியைத் தொழில்களில் பயன்படுத்துவதிலும் பிரிட்டன் முன்னணியில் நிற்கிறது. அடுத்த சில ஆண்டுகளில் தன்னியக்கப் பொறியமைப்பினால் (automation) பிரிட்டனில் தொழில் வளர்ச்சி மிகவும் பெருகக்கூடும். அத்தகைய வினைமுறை பயன்படும் காலம் வெகு தூரத்திலில்லை. இங்கிலாந்தின் பொருளாதார வரலாற்றைப் படிக்கும் மாணவன் விரைவிலேயே இவற்றைப் பற்றிப் படிக்கவேண்டியிருக்கும்.

சுருக்கங்கள்

(Summaries)

21. தொழிற்சாலை முறையும், தொழிற்சாலைச் சட்டங்களும்

தொழிற்சாலை முறை:

1. தொழிலாளர் வேலையைக் கட்டுப்படுத்திய பழைய முறைகளின் மறைவு.
2. தடையிலா வாணிபக் கருத்துக்கள் வழங்கி வந்தன.
3. தொழிற்சாலைக் கட்டடங்கள் திருப்திகரமாக இல்லை.
4. பெண்கள், குழந்தைகளை (விசேஷமாக, அனாதைச் சிறுவர்) வேலைக்கமர்த்துதல்.
5. மிக அதிக வேலை நேரம்.
6. குழந்தைகள் குரூரமாக நடத்தப்பட்டனர்.

பி. கு. (அ) குழந்தைகள் உழைப்பது புதுமையல்ல, குடிசைத் தொழில் முறையில் இருந்து வந்தது.

(ஆ) தம்மைத்தாமே பாதுகாத்துக் கொள்ள முடியாதவருக்கு அரசாங்கப் பாதுகாப்புத் தேவை.

(இ) எல்லா இடங்களிலும் அதே அளவுக்கு ஆலைத் தொழிலாளிகள் கஷ்டப்படவில்லை.

தொழிற்சாலைச் சட்டங்களுக்கு எதிர்ப்பு:

1. போலி அனுதாபம்—அப்போது இருந்த நிலைதான் தொழிலாளிகளுக்கு நல்லது என்று.
2. கொள்கையளவில்— அரசாங்கம் ஒப்பந்த சுதந்திரத்தில் குறுக்கிடலாகாது; கேடுகள் தானே சரியாகும் என்று.

3. பொருளாதாரக் கொள்கை — தொழிலாளி கடைசி மணி நேரத்தில் செய்வதுதான் முதலாளிக்கு இலாபம். ஒரு வேலை நேரத்தைக் குறைத்தால் இலாபம் மறைந்துவிடும் (அனுபவத்தில் பொய்யெனக் காணப்பட்டது).

4. பெண்கள் உரிமை வாதம் — பெண் தொழிலாளிகளின் வேலையை மட்டும் கட்டுப்படுத்துவது அநியாயம். ஆண்கள் தம் சுயநலத்துக்காகச் செய்கின்றனர். (நிலைமையைத் தவருகப் புரிந்து கொண்டுள்ளனர்).

முதல் சட்டங்கள் :

1802 பயிற்சியாளர் சட்டம் :

1. பருத்தி, கம்பளி ஆலைகளில் பயிற்சியாளர்கள்.
2. அதிகப்படி வேலை நேரம் — நாளுக்குப் பன்னிரண்டு மணி.
3. இரவு (9 மணிக்கு மேல்) வேலை கூடாது.
4. உடை, போதனை, சமயநெறி, இருப்பிடம், வைத்திய உதவி பற்றி விதிகள்.
5. தல ஆட்சியினர் நியமித்த அதிகாரிகள் பார்வையிடல்.

பி. கு. (அ) பார்வையிடல் நன்கு பலனளிக்கவில்லை.

(ஆ) கூலி கொடுத்துக் குழந்தைகளை வேலைக்கு வைத்துச் சட்டத்தை மீறுதல்.

1819 தொழிற்சாலைச் சட்டம் :

1. பருத்தி ஆலைகளில் உள்ள எல்லாக் குழந்தைகளுக்கும்.
2. ஒன்பது வயது ஆகாத குழந்தைகளை வேலைக்கு வைக்கலாகாது.
3. 9-16 வயதுக்கு அதிகபட்சம் வேலைநேரம் நாளுக்கு 12 மணி நேரம்.

பி. கு. சரியாக அமல் செய்யவில்லை, எளிதில் மீறலாம்.

1820 தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள் :

1825-30 விவரங்கள் திருத்தியமைக்கப்பட்டன.

1831 தொழிற்சாலைச் சட்டம் :

1. பருத்தி ஆலைகள்.

2. 18 வயதுக்குள் இளைஞர்கள் — அதிகப்பட்ச வேலை நேரம் தினத்துக்குப் பன்னிரண்டு மணி நேரம்.

3. 21 வயதுக்குள் இளைஞர்கள் — இரவு வேலை கூடாது.

நன்கு செயலான தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள் — துணித் தொழிலுக்கு :

1833 ஆல்தார்ப் சட்டம் :

1. பட்டு தவிர, எல்லாத் துணி ஆலைகளுக்கும்.
2. 9 வயது ஆகாத குழந்தைகளை வேலைக்கு வைக்கக்கூடாது.
3. 9—13 வயதுக் குழந்தைகள். அதிகபட்சம் நாளுக்கு 9 மணி நேர வேலை (வாரத்துக்கு 48). தினமும் பள்ளியில் 2 மணி நேரம்.
4. 13—18 இளைஞர்கள். அதிகபட்சம் நாளுக்கு 12 மணி நேர வேலை. இரவு வேலை கூடாது.
5. நான்கு தொழிற்சாலை இன்ஸ்பெக்டர்கள்; அபராதம் விதிக்கும் உரிமை.

வி. கு. (அ) அரை நேர வேலையின் முக்கியத்துவம்.

(ஆ) கட்டாயக் கல்வியின் துவக்கம்.

(இ) தல அதிகாரிகள் கட்டுப்பாட்டைவிட இன்ஸ்பெக்டர்களின் கண்காணிப்புத் திறமையானது.

(ஈ) இரு விஷயங்களில் பிற்போக்கு :

1. 18-21 இளைஞர்களுக்கு இரவு வேலை.
2. சமய அறநெறி போதனைக்கு ஏற்பாடு இல்லை.

1844 பீல் சட்டம் :

1. எட்டு வயது ஆகாத குழந்தைகளை வேலையிலமர்த்தக் கூடாது.
2. 8-13 குழந்தைகளுக்கு அதிகமாக நாளுக்கு 6½ மணி நேர வேலை. தினமும் 3 மணி நேரம் பள்ளிக்கூடம். அல்லது (10 மணி) ஆலை வேலையும், பள்ளியும் அடுத்தடுத்த நாட்களில்.
3. பெண்கள், நாளுக்குப் பன்னிரண்டு மணி நேர வேலை.
4. பாதுகாப்புப் பெற்ற எந்த நபரும் வேலை தொடங்கிய நிமிடத்திலிருந்து பன்னிரண்டு மணி நேர வேலை நாள் தொடங்கும்.

5. மணிக் கணக்குப் பொதுக் கடிகாரத்தின்படி.
6. வேலை அறையில் உண்பது கூடாது.
7. அபாயகரமான எந்திரங்களுக்குத் தடுப்பு.
8. கண்காணிப்பாளர்கள் சட்டம் தவறியவர்களை நீதிபதி முன் நிறுத்தலாம்.

பி. கு. (அ) பிற்போக்கு — வேலை தொடங்கும் வயதில் — ஆனால் வயது பற்றித் திட்டமான சான்று இருந்தது.

(ஆ) நன்கு நிர்வகிக்கப்பட்ட தொழிற்சாலைகளில் குழந்தைகள் அடுத்தடுத்த நாட்களில் பகுதிகளாக வேலை செய்தனர்.

(இ) ஆள் மாற்றும் முறை தவிர்க்கப்பட்டது.

(ஈ) கண்காணிப்பும் சட்ட அமலும் அபிவிருத்தி பெற்றன.

1847 **பீல்டன் சட்டம்:**

பெண்களுக்குப் பத்து மணி நேர வேலை.

பி. கு. ஆள் மாற்றும் முறை சட்டத்தை மீறுதல்.

1850 **கிரே சட்டம்:**

பீல்டன் சட்டத்தைத் திருத்தியது. பெண்களுக்கு ($10\frac{1}{2}$ மணி) வேலை நேரம் குறித்தது.

பி. கு. குழந்தை வேலையில் தொடர்ந்து ஆள் மாற்றும் முறை.

1853 **பீல் சட்டத்துக்குத் திருத்தம்:**

குழந்தைகளுக்கு வேலை நேரம் குறித்தது.

துணித் தொழிலில்லாத வேறு தொழிற்சாலைகளுக்கு ஆலைச் சட்டங்களின் விஸ்தரிப்பு:

1845 **துணி அச்சிடும் இடங்கள் சட்டம்.**

1860 **வெளுக்கும், சாயமிடும் இடங்கள் சட்டம்.**

1864 **தொழிற்சாலைச் சட்டம்:**

மட்பாண்டங்கள், லூசிபர் வத்திக்குச்சி, துப்பாக்கி மருந் தடைக்கும் உருளைகள், ரவைகள்.

1867 தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள் விஸ்தரிக்கும் சட்டம்:

உள்ள விதிகளை இத்தொழில்களுக்கு விஸ்தரித்தது.

1. இரும்பு, பொறியமைத்தல், கட்டா பெர்ச்சா, காகிதம், கண்ணாடி, அச்சு, புத்தகம் கட்டுதல், புகையிலை.
2. 50 பேருக்கு மேல் வேலை செய்யும் எல்லாத் தொழிற்சாலைகளும்.

தொழிற் கூடங்களுக்குத் தொழிற்சாலைச் சட்டங்களின் விஸ்தரிப்பு:

1867 தொழிற் கூடக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம்:

1. தொழிற் கூடத்தின் இலக்கணம்.
2. எட்டு வயதாகாத குழந்தைகள் வேலை செய்யக்கூடாது.
3. 8-13 குழந்தைகள் அரை நேர வேலை.
4. பெண்கள், இளைஞர், அதிகபட்சம் பன்னிரண்டு மணி நேர வேலை.
5. தல ஆட்சியாளரின் கண்காணிப்பாளர்கள்.

பி. கு. (அ) வேலை நாளுக்குத் திட்டமான இலக்கணம் இல்லை. ஆள் மாற்று முறை செய்ய முடியும்.

(ஆ) ஐம்பதுக்குக் குறைவான தொழிலாளிகள் வேலை செய்வனவற்றுக்கு மட்டும் அவற்றிலும், 'தொழிற்சாலை'யின் இலக்கணத்துக்குள் வந்தவற்றுக்கு அல்ல.

(இ) வீட்டு வேலைக்குக் கட்டுப்பாடு இல்லை.

(ஈ) ஆண்கள் வேலை செய்யும் இடங்களுக்கு இல்லை.

(உ) கண்காணிப்பு பலனளிக்கவில்லை.

1871 தொழிற்சாலை மற்றும் தொழிற் கூடங்கள் சட்டம்:

தொழிற்சாலைச் சட்டம்:

தொழிற் கூடக் கண்காணிப்பு தொழிற்சாலை இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு மாற்றப்பட்டது, (துப்புரவைத் தல ஆய்வாளர்கள் கண்காணித்தனர்.)

1874 தொழிற்சாலைச் சட்டம்:

1. பெண்கள், அதிகபட்ச வேலை நாளுக்கு 10 மணி நேரம் (வாரத்துக்கு $56\frac{1}{2}$).
2. குழந்தைகளை ஒன்பது வயது (ஒரு வருடம் கழித்து பத்து வயது) ஆகாமல் வேலைக் கெடுக்கக்கூடாது.

3. அரை நேர வேலை பதினுன்கு வயதாகாத குழந்தைகளுக்கும் விஸ்தரிக்கப்பட்டது.

4. பட்டு ஆலைகளும் இதில் சேர்ந்தன.

சட்டத் தொகுப்பு:

1878 **தொழிற்சாலை மற்றும் தொழிற் கூடங்கள் சட்டம்:**

1. துணி ஆலைகள். அதே சட்டங்கள்.
2. துணி ஆலைகள் அல்லாதவை. 1864, 1867, 1870 சட்டங்கள் குறிப்பிடுபவை மட்டும். ஐம்பதுபேர் வேலை செய்பவை என்பதற்காக மட்டும் சேர்க்கப்பட்டவை யல்ல.
3. தொழிற் கூடங்கள் (விசைப் பொறிகள் அற்றவை)-பதினெட்டு வயதாகாதவரும் வேலை செய்தது.
4. தொழிற் கூடங்கள் பதினெட்டு வயதாகாத எவரும் வேலை செய்யாதது. (பெண்கள் தொழிற் கூடங்கள்).
5. குடிசைத் தொழிற் கூடங்கள். குழந்தை உழைப்புக்கு மட்டும் கட்டுப்பாடு. பெண்களின் உழைப்புக்கு அல்ல.

பி. கு. (அ) ஆண்கள் மட்டும் வேலை செய்தவைக்குக் கட்டுப்பாடு இல்லை.

(ஆ) கண்காணிப்பு இருவரால்.

பின் வந்த சட்டங்கள்:

1883 **தொழிற்சாலைச் சட்டம்:**

ஈயவெள்ளைப் பட்டறைகள்.

ரொட்டிக் கிடங்குகள்.

1889 **பருத்தித் துணித் தொழிற்சாலைச் சட்டம்:**

செயற்கையாக ஈரப் பதம் செய்வது.

1889 **குழந்தைகளைக் கொடுமைப்படுத்துவது பற்றிய சட்டம்:**

நாடகக் கம்பெனிகள்.

1891 **தொழிற்சாலை மற்றும் தொழிற் கூடங்கள் சட்டம்:**

1. பதினெரு வயதாகாத குழந்தைகள் வேலை செய்வது கூடாது.
2. கண்காணிப்பு முறையில் மாறுதல்.
3. வெளி வேலையாட்கள்.

4. விபத்தைத் தடுக்கப் பொது விதிகள்.

5. சில தொழில்களில் இதற்கு விசேஷ விதிகள்.

6. அபாயகரமான தொழில்களில் விதிகளமைக்க உள்துறைச் செயலாளருக்கு உரிமை.

1895 **தொழிற்சாலைச் சட்டம்:**

1. குழந்தைகள் வேலை வாரத்துக்கு 30 மணி நேரத்துக்கு மிகலாகாது.

2. 14 வயதாகாதவர் இரவு வேலை செய்யக் கூடாது.

3. கப்பல் துறைகள், துறைமுகத் தளங்கள், சலவைச் சாலைகள்.

4. ஆடவர் மட்டும் உழைத்த நிறுவனங்களில் விதியமைக்க உள் துறைச் செயலாளருக்கு உரிமை.

1896 **தொழில் வியாதிகள்:**

வைத்தியர்கள் தொழிற்சாலை இன்ஸ்பெக்டருக்கு அறிவிக்க வேண்டும்.

1898 **தொழிற்சாலைச் சட்டம்:**

இந்தியா ரப்பர், உரோமம் தரம் பிரித்தல், ஈய வேலைத் தொழில்களுக்கு விசேஷ விதிகள்.

இருபதாம் நூற்றுண்டுச் சட்டங்கள்:

1901 **தொழிற்சாலை மற்றும் தொழிற்கூடங்கள் சட்டம்:**

1. வேலை வயதைப் பன்னிரண்டாக உயர்த்தியது.

2. அபாயகரமான தொழில்களுக்கு விதிகள்.

1908 **தீக்குச்சிகள்:**

வெள்ளை பாஸ்பரஸை உபயோகிக்கத் தடை.

1913 **மண்பாண்டங்கள்:**

விசேஷ விதிகள்.

1918 **கல்விச் சட்டம்:**

அரைநேர முறை ரத்தாயிற்று.

1937 தொழிற்சாலைகள் சட்டம் :

1. வேலை வாரம் குறைந்தது :

   பெண்கள், இளைஞர்கள் (16-18 வயது) 48 மணி நேரம்.

   16க்குக் குறைந்த இளைஞர்கள் 44 மணி நேரம்.

2. அனுமதிக்கப்பட்ட அதிக நேர வேலைக்கு வரம்புகள்.

3. தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள் சினிமாத் தொழில், சில நிர்மாண, கட்டட வேலைகளுக்கும் பொருந்தியது.

4. வெளிச்சம், காற்றோட்டம், வெப்பம், துப்புரவு, காற்றிட அளவு, சுகாதார வசதிகள், வைத்திய மேற்பார்வை பற்றிய விதிகள்.

1938 இளைஞர்கள் வேலைச் சட்டம் :

ஏவலர்கள் மற்றும் சரக்குக் கொண்டுதரும் பையன்களது வேலைக்கும் இதேபோல நேர வரம்பு.

1938 கடைகள் சட்டம் :

அதேபோல, கடைகளில் வேலை செய்யும் பையன்களுக்கு.

1944 கல்விச் சட்டம் :

16 வயது வரை பள்ளியில் கட்டாயக் கல்வி சட்டம் அமலாகும் போது 16 வயதாகாத எவரும் தொழிற்சாலையில் வேலைசெய்ய மாட்டார்கள்.

1948 தொழிற்சாலைகள் சட்டம் :

1937 - 38 சட்டங்களுக்குத் திருத்தமும் விஸ்தரிப்பும் ; இருக்கைகள், எந்திர சாதனங்களைக் கண்காணித்தல்.

22. பிரிட்டிஷ் இருப்புப் பாதைகள்

இயல்புகள் :

1. முதற் செலவு அதிகம் :

   (அ) பிரிட்டனிலேதான் புத்தமைப்பு, பரிசோதனை.

   (ஆ) பாராளுமன்ற அனுமதி பற்றிய செயல் முறை.

   (இ) நிலம் வாங்குதல்;

   (ஈ) பொறியியல் பிரச்சினைகள் - மண் வெட்ட, கரையமைக்க, - பாலம் கட்ட, மலையைக் குடைய.

(உ) திடமான கட்டடம்.

(ஊ) விபத்து தவிர்க்கும் முறைகள்.

2. தனியார் முயற்சி; அரசாங்கம் உதவவில்லை.

3. சாலைகளுடனும் கால்வாய்களுடனும் போட்டி. பாராளுமன்றம் போட்டியை ஆதரித்தது.

4. திட்டமிட்டு அமையவில்லை. சிறு தூரப் பாதைகள். சந்திப்புகளும், தொடர்ந்து வண்டி ஓடுவதும் பின்னர்த்தான் ஏற்பட்டன. ஒரே பாதை அகலம் இருக்கவேண்டியது அவசியமாயிற்று.

5. முதலில் சரக்கேற்றிப் போவதற்காக அமைக்கப்பட்டது

6. பெட்டிகளில் பெரும் பகுதி தனியாருக்குச் சொந்தம்.

இருப்புப் பாதை அமைப்பின் வளர்ச்சி :

பாதை :

17வது நூ. கரிச்சுரங்கங்களுக்குச் செல்லும் பாதைகள் — மரப் பலகைகள்

1738 — இரும்புப் பலகைகள்

1767 — இரும்புத் தண்டவாளங்கள்

— பெட்டிகளின் விளிம்பு நீண்ட சக்கரங்கள்

சிறு தூர இருப்புப் பாதைகள், குதிரைகள் இழுத்தன.

நீராவிப் பொறிகள் :

பொதுச் சாலைகள் — டிரெவிதிக், பிளெங்கின்சாப், ஹெட்லி

சுரங்கப் பாதைகளில் — ஸ்டீபென்ஸன்.

தண்டவாளங்களில் ரெயில் பொறிகள் :

இரு வழிகளிலும் ஏற்பட்ட வளர்ச்சிகள் ஒன்று சேர்ந்தன.

1825 ஸ்டாக்டன் — டார்லிங்டன்.

1830 லிவர்பூல் — மாஞ்செஸ்டர்.

பின்னர் வேறு பாதைகள்.

1843-7 இருப்புப் பாதைப் பித்து.

1850ன் போது பின்னல் வலைபோலப் பாதைகள்.

இணைப்பு :

1. இரண்டு அல்லது அதற்கு அதிதமான கம்பெனிகள் ஒன்று சேர்வது.
2. ஒரு பாதை மற்றொன்றை வாங்கிவிடுவது.
3. ஒரே பாதையகலம். (கிரேட் வெஸ்டர்னில் மட்டும் 1892 வரை மிக அகலப் பாதை)
4. ஒரே கட்டணம் வசூலித்து ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட பாதைகளில் சரக்கேற்றிச் செல்லுதல்.

1842 5. இருப்புப் பாதைக் கட்டணத் தீர்வகம்.

அரசாங்கக் கட்டுப்பாட்டின் வளர்ச்சி :

முதன் முதலில் :

கட்டுப்பாடு மிகக் குறைவு. தனியார் முயற்சியையும் போட்டியையும் ஆதரித்த தடையிலா வாணிபக் கோட்பாடுகள்.

1840 புதுப்பாதைகளை வாணிபக் கழகம் ஆயும்.

1842 புதுப்பாதை தொடங்குவதை நிறுத்தி வைக்கவும், விபத்து பற்றிய அறிவிப்புப் பெறவும், விசாரணை நடத்தவும், நடைமுறை விதிகளை அங்கீகரிக்கவும். வாணிபக் கழகத்துக்கு உரிமை.

பாதைகளை வாங்க அரசாங்கத்துக்கு உரிமை.
இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளின் இலாப ஈவுக்கு வரம்பு.
சலுகைகளுக்குத் தடை (பலனில்லை).

1844 "பார்லிமென்டின்" ரெயில் வண்டி.

1845 சரக்குக் கட்டணங்களுக்கு உச்சவரம்பு.

1846 (கிரேட் வெஸ்டர்ன் தவிர) எல்லாப் பாதைகளும் ஒரே அகலம்.

1852-3 கார்ட்வெல் கமிஷன்.

1854 கார்ட்வெல் சட்டம் மீண்டும் சலுகைகளைத் தடுக்கிறது. (பலனில்லை)

இருப்புப்பாதை மற்றும் கால்வாய்க் கமிஷன் :

1873 ஐந்தாண்டுகளுக்கு நிறுவப்பட்டது. அதன்பின் ஆண்டாண்டுக்கு.

1888 நிரந்தரம்.

பணிகள் :

1. கட்டணச் சலுகைகளைத் தடுக்கும் சட்டத்தை அமல் செய்தல்.
2. இருப்புப்பாதை இணைப்புப் பற்றிய திட்டங்களை ஆராய்தல்.
3. நேர்க் கட்டணங்களுக்கு ஒப்புதல் தரல்.
4. கம்பெனிகளுக்குள் ஏற்படும் தகராறுகளைத் தீர்த்தல்.
5. கால்வாய்களை வாங்க அனுமதி தரல்.

விளைவுகள் :

1. தீர்ப்பை அமல் செய்ய அதிகாரம் இல்லை.
2. கம்பெனிகளே அத்தீர்ப்புகளை ஒப்புக்கொள்கின்றன.
3. மேலும் தோன்றிய இணைப்புகளைத் தடுக்க முடியவில்லை.
4. சலுகைகளைத் தவிர்த்தது.

இருப்புப்பாதைக் கட்டணங்கள் :

1888 **இருப்புப்பாதை மற்றும் கால்வாய் போக்குவரத்துச் சட்டம் :**

1. கமிஷனை நிரந்தரமாக்கியது.
2. கட்டணங்கள் நிர்ணயம், அறிவிப்பு.
3. பிராந்தியச் சலுகைகளைத் தடுத்தது.
4. அன்னியச் சரக்குகளுக்குச் சலுகைகளைத் தடுத்தது.

சரக்குக் கட்டணப் பிரச்சினை :

புதுச் சரக்குப் பாகுபாடு ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது.

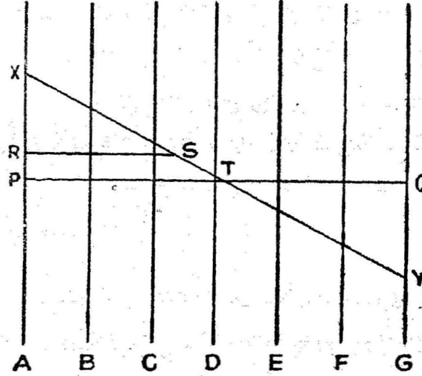
புது உச்சவரம்புக் கட்டணங்கள் சில உயர்த்தப்பட்டன. சில தாழ்த்தப்பட்டன.

எதிர்ப்புகள் தாக்கலாயின, கருதப்பட்டன.

1893 (ஜனவரி 1) மாற்றியமைத்த புது உச்சக் கட்டணங்கள் வசூலிக்கப்பட்டன. பாதிக்கப்பட்டவர் கூக்குரலிட்டனர்.

பழைய கட்டணங்கள்; அதோடு 5 சதவிகிதம் (உச்சவரம்பு மீறுவிட்டால்) சேர்த்து வசூலிக்கப்பட்டது.

1894 1892 நிலைக்கு மேல் கட்டணங்களை உயர்த்தத் தடை. தக்க காரணம் காட்டினால் உயர்த்தலாம்.



செங்குத்துக் கோடுகள் சரக்கு வகுப்புகளைக் குறிக்கின்றன.

1893 க்குமுன் PQ—பழைய கட்டண விகிதம்.

1893 ஜனவரி 1உ. XY—புதுக் கட்டண விகிதம் (A,B,C சரக்குகளுக்குக் கட்டணம் அதிகம்; E,F,G க்குக் குறைவு).

1893 மார்ச் 1உ. RSTY—திரும்பவும் பழைய கட்டணங்கள். சட்டம் வரம்புக்கு உட்பட்ட ஐந்து சதவிகித உயர்வு.

1894 PTY—சட்டப்படி கம்பெனிகள் விதிக்கவேண்டிய கட்டணங்கள். உயர்த்துவதற்கு விசேஷக் காரணம் காட்டவேண்டும்.

1914-20 **போர்க் காலம்:**

யுத்தத்துக்குப் பயன்படுவதற்காக அரசாங்கம் ஆதிக்கம்.

1920-39 **இரு போர்களுக்கு இடைக்காலம்:**

1923 1. நான்கு பெரிய கம்பெனிகளாக இணைப்பு.

2. இருப்புப்பாதைக் கட்டண டிரிபியூனல்:

(அ) "தர வருவாய்", குறிக்கோள்.

(ஆ) அப்போதிருந்த சரக்குப் பாகுபாட்டுக்குப் பதில் புதிய பாகுபாடு.

(இ) "தரக்" கட்டணங்கள், பிரயாணிகளுக்கும் பொருள் களுக்கும் நிர்ணயிக்கப்பட்டன.

3. தொழிலாளர் நிலவரம்:

மத்திய, தேசீய ஊதியக் கழகங்கள் (1935 வரை). இருப்புப்பாதைச் சிப்பந்திகள் தேசீயக் கவுன்ஸிலும் டிரிபியூனலும் (1935 லிருந்து).

4. மோட்டார்ப் போக்குவரத்தின் போட்டி, பிரயாணிகளுக்கும் பொருட்களுக்கும்.

1937 5. டிரிபியூனல் கட்டணங்களை 5 சதவிகிதம் உயர்த்த அனு மதித்தது.

1938 6. இருப்புப்பாதைகள் 'நியாயம்' கோரின. சாலைப் போக்கு வரத்தோடு போட்டியிடுவதில் இருப்புப் பாதைகளைப் பிணைத்திருந்த சில கட்டுப்பாடுகள் தளர்த்தப்பட்டன. போர் மூண்டதும் நிலைமை மாறியது.

1939-45 போர்க் காலம்:

போருக்காக அரசாங்க ஆதிக்கம். அரசாங்கம் இருப்புப் பாதை வருமானங்களை எடுத்துக்கொண்டு ஆண்டுக்கு 43 மிலியன் பவுன் கம்பெனிகளுக்குச் செலுத்தியது. இருப்புப் பாதைகள் போர்க் காலத்தில் நலிகின்றன.

அரசாங்க உடைமை ஆதல்:

1947 போக்குவரத்துச் சட்டம்:

1. இருப்புப்பாதைகள், கால்வாய்கள், மோட்டார்ப் போக்கு வரத்தை நிர்வகிக்கப் போக்குவரத்துக் கமிஷன்.

2. இருப்புப்பாதைக் கட்டண டிரிபியூனல்
3. இருப்புப்பாதை மற்றும் கால்வாய்க் கமிஷன்
} மூடப்பட்டன.

4. கட்டணங்களை அனுமதிக்கப் போக்குவரத்து டிரிபியூனல்.

1956 புதுப்பித்தல்:

திட்டம் அறிவிக்கப்பட்டது.

23. 1850 க்குப்பின் விவசாயத்தின் நிலைமை

1850-75 பொற்காலம் :

1. வெளிநாட்டுப் போட்டி அதிகமில்லை.
2. நில வாரம் அதிகமில்லை.
3. தல வரிகளும் தேசீய வரிகளும் குறைவு.
4. பொதுவாக விலைவாசிகள் உயர்ந்தன.
5. வேலையின்மை இல்லை. ஊதியம் உயர்ந்தது. தொழிலாளர் வளமாக வாழ்ந்தனர்.
6. விவசாயக் கண்காட்சிகள், போட்டி; அனுபவம் பரிமாறப் பட்டது.
7. சாகுபடி முறையில் முன்னேற்றம்.
   (அ) விவசாய ரசாயனம்.
   (ஆ) எருக்கள்.
   (இ) கிழங்குப் பயிர்.
   (ஈ) கால்நடைத் தீவன இறக்குமதி.
   (உ) கால்நடை விருத்தியில் முன்னேற்றம்.
   (ஊ) எந்திரங்கள்.
   (எ) நில வடிகால்.
8. இருப்புப்பாதைகள் :
   (அ) விற்பனையை அதிகரித்தன.
   (ஆ) எந்திரங்கள், எருக்கள், விதை தானியம் ஆகியவற்றை மக்கள் பெற வழி செய்தன.
9. கிராமத்திலிருந்து மக்கள் வெளியேற்றம்.

1875-1900 பெரு மந்தம் :

1. மோசமான அறுவடைகள். மழை அதிகம் அல்லது மழையே இல்லை.
2. கால்நடை நோய்கள்.
3. இறக்குமதியான கோதுமை, ஆட்டிறைச்சி, மாட்டிறைச்சி, டப்பாப் பொருள்கள், பால் பண்ணைப் பொருள்கள், உருளைக் கிழங்கு, பழங்கள் ஆகியவற்றின் போட்டி.
4. கோதுமை விலை மிகவும் விழுந்தது.
5. வெள்ளியின் விலை குறைந்தது.
6. வாரம் குறைந்தது.

7. தொழிலாளர் பிரச்சினை. கிராமத்தினின்று வெளியேற்றம் தொடர்ந்து நடக்கிறது.

1882 ரிச்மண்டு கமிஷன்:

1. மந்தம் எங்கும் ஒரே அளவில் இல்லை.
2. மந்தத்துக்குக் காரணம்:
   (அ) மோசமான அறுவடைகள்.
   (ஆ) தலவரிச் சுமை.
   (இ) கால்நடை நோய்கள்.
   (ஈ) விவசாயக் கல்வியின்மை.
   (உ) வாரங்கள் அதிகம்.
   (ஊ) இருப்புப்பாதைக் கட்டணங்கள் நியாயமாகவில்லை.
   (எ) வெளிநாட்டுப் போட்டி.

1893-7 எவர்ஸ்லி கமிஷன்:

1. மந்தத்தின் இயல்புகள்:
   (அ) வெள்ளி விலை குறைவு.
   (ஆ) மூலதன நஷ்டம்.
   (இ) கோதுமை நிலம் தரிசாயிற்று.
   (ஈ) தொழிலாளர் வெளியேற்றம்.

2. சிபாரிசுகள்:
   (அ) காய்கறித் தோட்டம்.
   (ஆ) பழத் தோட்டம்.
   (இ) பால் பண்ணை.
   (ஈ) மலர் வனம்.
   (உ) கோழி, வாத்துப் பண்ணை.
   (ஊ) உருளைக் கிழங்கு.
   (எ) கிழங்குகள்.

1900-1914 இருபதாம் நூற்றாண்டின் தொடக்கம்:

அபிவிருத்திக்கான அடையாளங்கள்:

1. தானியங்களன்றிப் பிற வகை உற்பத்தி.
2. கால்நடை வளர்ச்சியில் துப்புரவு அபிவிருத்தி.
3. ஜாதிக் கால்நடை விருத்தி.
4. பால் பண்ணை.
5. பழங்களும் காய்கறிகளும். பழக் கூழ்த் தொழில்.

சிறுபண்ணை இயக்கம் :

கிராமங்களிலிருந்து வெளியேற்றத்தைத் தடுக்க - செறிந்த வேளாண்மை - சமூகக் காரணங்களால் அவசியமாகக் கருதப் பட்டது.

1892 தகுதி வாய்ந்த விண்ணப்பதாருக்கு விற்கச் சிறு பண்ணைகளை அமைக்கக் கவுன்டி மன்றங்கள் உரிமை பெற்றன.

1908 ......விற்க அல்லது வாரத்துக்கு விட......கட்டாயப்படுத்தப் பட்டன.

1918 இயக்கம் மாஜி இராணுவத்தினருக்கு விஸ்தரிக்கப்பட்டது.

1931 மிகச் சிறு வயல்கள், வீடு இன்றி அமைக்கச் சட்டம் நடவடிக்கை எடுக்கவில்லை.

சிறு பண்ணைகள் பன்றி, கோழி, வாத்து, காய்கறிக்கு ஏற்றவை. பால், பழ உற்பத்திக்கு ஏற்றவையல்ல.

நில ஒதுக்கீடுகள் :

1882 தல ஆட்சியினர் அளிக்க உரிமை பெற்றனர்.

1887 ,, கட்டாயமாக அளிக்க வேண்டியிருந்தது.

1914-19 ஐரோப்பியப் போரின்போது முக்கியத்துவம்.

விவசாயத்துக்கு உதவச் சட்டங்கள் :

1875-1906 அபிவிருத்தி செய்ததற்கு நஷ்டஈடு.

1878 கால் நடை நோய்கள் - துப்புரவு விதிகள்.

1880 முயல்கள் போன்றவற்றினின்று பாதுகாப்பு.

1893-9 உணவுகளுக்குப் பொய்ப் பெயர் கூறுவது. ஆயத் தீர்வை விவசாயத் தொழில் நுட்பக் கல்விக்குச் செல விடப்பட்டது.

1896, 1923, 1929 விவசாயிகளின் தல வரிகள்.

1914-19 போர்க்காலம் :

நல்ல செழிப்பு :

1. சாகுபடி செய்யக்கூடிய நிலங்கள் மீண்டும் உழப்பட்டன.
2. கோதுமைக்கு நல்ல விலை.
3. அரசாங்கக் கட்டுப்பாடுகள்.
4. கோதுமைக்கு அடித்தள விலை உத்தரவாதம். குறைந்தபட்ச ஊதியம் உத்தரவாதம்.

இரு போர்களுக்கு இடையான காலம்:

மீண்டும் மந்தம்:

1921 1. விலை, ஊதிய நிர்ணயம் நிறுத்தப்பட்டது.

1924 2. குறைந்தபட்ச ஊதியம் மறுபடி உத்தரவாதம்.

3. வெளிநாட்டுப் போட்டி.

4. விவசாயத்தை அரசாங்கம் மேற்கொள்ளும் பிரச்சினை முக்கியமாகிறது.

1931-2 5. தடையிலா வாணிபக் கொள்கை கைவிடப்படல். காலனி வாணிபத்துக்குச் சலுகை.

6. நல்ல அறுவடை, ஆனால் குறைந்த விலைகள்.

7. பால் பண்ணைப் பொருள்களின் தேவை அதிகரித்தது.

8. கிராமங்களினின்று தொடர்ந்து வெளியேற்றம்.

1939-45 போர்க்காலம்:

1. கவுன்டிப் போர்க்கால விவசாயக் கமிட்டிகள்.
   (அ) பயிர்கள், பயிர்ச் சுழற்சி பற்றி விவசாயிகளுக்குக் கட்டளை இட.
   (ஆ) திறனற்ற விவசாயிகளை நீக்க.
   (இ) புல்வெளிகள் (பூங்கா, கால்ப் மைதானங்களை) உழக் கட்டளையிட.
   (ஈ) எந்திரங்கள், எருவைச் சப்ளை செய்ய.
2. விவசாய ஆராய்ச்சி மன்றம்.
3. விவசாய அபிவிருத்தி மன்றம்.
4. கோதுமை விலை குவார்டருக்கு 70 ஷி.ஐத் தாண்டியது.
5. மிக நல்ல அறுவடைகள் (1942,43 ஆண்டில்) இருந்தவை போல் என்றும் இருக்கவில்லை.
6. தொழிலாளர்:
   (அ) தொழிலாளர் ரிசர்வ் படையில் சேர்ந்தனர்.
   (ஆ) பெண்களின் விவசாயப் படை.
   (இ) போர்க்கைதிகள்.
   (ஈ) தன்னிச்சையாக உழைத்த தொண்டர்கள்.

போருக்குப் பின்னர் கொள்கை:

1. நாட்டில் எவ்வளவு உணவு உற்பத்தி செய்யமுடியுமோ அவ்வளவையும் விளைவிப்பது.

2. குறிப்பிட்ட காலங்களுக்கு விலை நிர்ணயம். விலை மாற்றங்களுக்கு முன்னறிவிப்பு. அறிவிப்புக்காலம் இரண்டு ஆண்டுகளும் இருக்கலாம்.

3. கவுன்டிப் போர்க்கால விவசாயக் கமிட்டிகளின் பணியைச் செய்யக் கவுன்டி விவசாயக் கமிட்டிகள்.

(அ) விவசாயிகளுக்கு யோசனை கூற.

(ஆ) விவசாயிகளுக்குக் கட்டளையிட.

(இ) திறனற்ற விவசாயிகளை மேற்பார்வைசெய்ய; அபிவிருத்தி இல்லை எனில் அவர்களை விலக்க.

(ஈ) அனுபவமுள்ள தொழிலாளிகளுக்கு மட்டும் சிறு பண்ணைகளை அளிக்க.

1946 4. மலை மேய்ச்சல் சட்டம்.

புனரமைப்புத் திட்டங்களின் செலவில் 50 சதவிகிதம் அரசாங்க மானியம்.

(1) தேவையான கட்டடங்கள், சாலைகள், வடிகாலுக்கு.

(2) நன்கு மலைப் புல் வளர்க்க.

1956 இச்சட்டம் விஸ்தரிக்கப்பட்டது.

5. பால், உருளைக்கிழங்கு, முட்டை, பன்றிப் பொருள்களுக்கு விற்பனைக் கழகங்கள்.

1958 6. விவசாய மசோதா, மேற்பார்வை, விவசாயிகளை வெளியேற்றும் உரிமை இனி இல்லை.

24. 1688 - 9 புரட்சிக்குப்பின் அரசாங்கத்தின் நிதி நிலைமை

நிதி விவகாரங்கள் – புரட்சியின்போது :

1. சிவில் லிஸ்டிலிருந்து சப்ளை வசதிகள் பிரிக்கப்பட்டன.
2. சப்ளைத் தொகைகளை ஒதுக்குவது.
3. கணக்கைத் தணிக்கை செய்ய முயற்சி.

நிதி விவகாரங்கள் - மூன்றும் வில்லியம் காலம் :

1. சுங்கமும் ஆயத்தீர்வையும்.
2. நிலவரி பவுனுக்கு நான்கு ஷில்லிங்.
3. கடன்கள்.

17வது தேசியக் கடன் :

18வ்து நூற். ஸ்டுவர்ட்டுகள் பொற்கொல்லரிடம் கடன் வாங்கினர்.

1672 இரண்டாம் சார்லஸ் கருவூலத்திலிருந்து கடன் திருப்புவதை நிறுத்தினர்.

1693 £ 1,200,000 கடன். இங்கிலாந்துப் பாங்கு. மேலும் கடன்கள்.

1697-ன்போது £ 21,000,000

1702-ன்போது £ 16,000,000

1713-ன்போது £ 54,000,000

1720 தென் கடல் திட்டம். கடன் மாற்ற முயற்சி. வால்போலின் கடன் தீர்க்கும் நிதி.

1742-ன்போது கடன் £ 47,000,000

1748-ன்போது £ 78,000,000

1749 3½ சதவிகித வட்டிக்கு மாற்றம். பின்னர் 3 சதவிகிதம்.

1756 ன்போது £ 72,000,000

1763-ன்போது £ 160,000,000

1783-ன்போது £ 250,000,000

பிட்டின் கடன் தீர்க்கும் நிதி

1793-ன்போது £ 239,000,000

1802-ன்போது £ 530,000,000

1815-ன்போது £ 831,000,000; இவற்றில் £ 47,000,000 நிதிக்கடன் அல்லாதவை

வால்போலின் நிதித் திட்டங்கள் :

1. கடன் தீர்க்கும் நிதி
2. பல சுங்கங்கள் குறைக்கப்பட்டன அல்லது நீக்கப்பட்டன.
3. சுங்கக் கிடங்குகள் - தேயிலைக்கும், காப்பிக்கும்.
4. நிலவரி குறைப்பு

பிட்டின் நிதித் திட்டங்கள் (அமைதிக் காலம்) :

1. சுங்கங்கள் குறைக்கப்பட்டன.
2. கடன்களுக்குப் பொது ஏலம்.
3. மதிப்பிட்ட வரிகள்
4. பொருள்களின் பாகுபாடு எளிதாக்கப்பட்டது.
5. சுங்கக்கிடங்குகள் - விஸ்தரிக்கப்பட்டன.
6. நிதித்தொகுதி.
7. சீரான தணிக்கை.
8. கடன் தீர்க்கும் நிதி.

பிட்டின் நிதித் திட்டங்கள் (போர்க்காலம்) :

1. தொடர்ந்து கடன் தீர்க்கும் நிதி.

1797 2. மதிப்பிட்ட வரிகள் உயர்வு.

1798 3. வருமான வரி.

4. கடன்கள் (கடன் கொள்கை கண்டனத்துக்கு உள்ளாயிற்று).

1815க்குப்பின் டோரிகளின் நிதி நிர்வாகம் :

1. வருமான வரி நீக்கம்.
2. மறைமுகவரி அதிகமாக்கப்பட்டது.

தடையிலா வாணிப இயக்கம் :

பிட் :

முதல் திட்டங்கள். மேலே கூறப்பட்டன.

ஹஸ்கிஸ்ஸன் :

1. ஏற்றுமதி வரிகளை ஒழித்தார்.
2. சில சுங்கங்களைக் குறைத்தார்.

1842-5 பீல் :

1. பெரும்பாலான மூலப் பொருள் இறக்குமதிகளின் சுங்கத்தை நீக்கினர்.
2. பல ஆலை உற்பத்திப் பொருள் இறக்குமதிகளின் சுங்கத்தைக் குறைத்தார்.
3. ஏற்றுமதி வரி ஒழிப்பு.
4. வருமான வரி.

ரஸ்ஸல் :

சர்க்கரை வரிகளைக் குறைத்தார்.

கிளாட்ஸ்டன் :

1853 1. சுங்கங்களை நீக்கினர் அல்லது மேலும் குறைத்தார்.

2. சொத்துப் பேறு வரிகளை விஸ்தரித்தார்.

1860 3. மீதி இருந்த சுங்கங்களில் பெரும்பாலானவற்றை நீக்கினர்- (சுங்கவரி 48 பொருள்கள்மீதுதான். அவையும் காப்புவரிகளல்ல)

19வது-20வது நூற். தேசியக் கடன் :

பல ஆண்டுகளாகக் குறையவேயில்லை.

1829 பிட்டின் கடன் தீர்க்கும் நிதி கைவிடப்பட்டது.

1844 கடனில் ஒரு பகுதி $3\frac{1}{2}\%$லிருந்து 3% ஆக மாற்றம்.

1875 கடன் தீர்க்கும் நிதி ஆண்டுக்கு £ 28,000,000.

1888 3% வட்டியிலிருந்து $2\frac{3}{4}\%$ ஆக மாற்றம், பதினைந்து ஆண்டுகளுக்குப்பின் $2\frac{1}{2}\%$.

1899-1902 கடனோடு £ 160,000,000 சேர்ந்தது.

1902 கடன் தீர்க்கும் நிதிக்கு £ 29,500,000.

1914ன் போது கடன் £ 650,000,000 ஆகக் குறைந்தது.

1919ன் போது கடன் £ 8,000,000,000க்கு அதிகம். பெரும்பாலும் 5% வட்டி.

1932 5% வட்டியை $3\frac{1}{2}$ ஆக மாற்றம்.

1945ன் போது கடன் £ 24,000,000,000ஐ எட்டிற்று.

வருமான வரி :

1842 ஆண்டுக்கு £ 150க்கு அதிகமான வருமானங்கள் மீது பவுனில் 7 பென்னி வரி. மூன்று ஆண்டுகள்.

1845 தொடர்ந்து வருமான வரி. தாற்காலிகமாக எண்ணப் படுகிறது.

1853 1860ன் போது அதை நீக்கிவிட கிளாட்ஸ்டனின் திட்டம்.

1854 £ல் 1 ஷி. 2 பெ. (கிரிமியப் போர்).

1855 £ல் 1 ஷி. 4 பெ.

1858 £ல் 5 பெ.

1859 £ல் 9 பெ. (பிரான்சுடன் போர் வரும் பயம்).

1860 £ல் 10 பெ.
அடுத்த ஆண்டுகளில் குறைந்தது.

1874 £ல் 2 பெ. மிகக் குறைவான அளவு; அடுத்த ஆண்டுகளில் பல மாற்றங்கள்.

1907 நிரந்தர வரியாகக் கருதப்பட்டது; ஈட்டிய வருமானத்துக்கும் ஈட்டாததற்கும் வேறுபாடு.

1914 க்குப்பின் அதிகமான வருமான வரி. சில ஆண்டுகளுக்கு £ல் 6 பெ. அதற்குமேல் மிகப் பெரிய வருமானத்துக்கு மேல் வரி 6 பெ.

1922 க்குப்பின் ஓரளவு குறைந்தது.

1939-45 போர்க் காலம். வருமான வரி 10 ஷி. சர்டாக்ஸ் 9 ஷி. 6 பெ. மிகப் பெரிய வருமானத்துக்கு.

25. தொழிலாளர் சங்க இயக்கம்

தோற்றம்:

பதினெட்டாம் நூற்றூண்டு. தொழிற்சாலைகள் தோற்றம். முதலில் சங்கங்கள், தொழிற் கலைஞர்கள் சட்ட விதிகளைச் செயலாற்ற முயற்சித்தன.

1799-1824 தொழிற் சங்கங்கள் சட்ட விரோதமானவை.

1799-1800 1. கூட்டுச் சங்கச் சட்டங்கள்படி.
2. பழைய சட்டங்கள்படி.
3. பொதுச் சட்டப்படி.

அடக்குமுறைக்குக் காரணம்:

1. புரட்சி தோன்றுமோ என்ற அச்சம்.
2. அப்போதைய பொருளாதாரக் கொள்கை.

அக்காலத்துத் தொழிற் சங்கங்கள்:

1. தோழமைச் சங்கங்களாக.
2. இரகசியச் சங்கங்களாக.

1824-71 ஓரளவுக்குச் சட்ட அனுமதி:
பிளேஸ், ஹ்யூம் ஆகியோரின் முயற்சி.

1824-5 தொழிலாளர் சங்கச் சட்டங்கள்:

1. வேலை நேரம், ஊதியம் இவற்றைப் பற்றிப் பேச்சு வார்த்தை நடத்தச் சங்கங்கள்.
2. வேலை நிறுத்தியவர்கள் நிறுத்தாதவர்களை இடையூறு செய்யலாகாது.

முதல் சங்கங்கள்:

1. சிறியவை. வேலை நிறுத்தங்கள். மறைவு.
2. பெரியவை. பொருளாதார நிலையைச் சீரமைக்க முயன்றன. தோல்வி.
3. நன்கு அமைந்தவை. தோழமை, தவிர வேலை நிறுத்த உதவிகள். 'பழைய சங்கமுறை'.

1867 **அரசர் ஆணைக்குழு:**

தொழிலாளர் சங்கங்கள்மீது குற்றச்சாட்டுகள்:

1. முதலாளி, தொழிலாளிக்கிடையான நட்புறவை முறிக்கின்றன.

2. தொழிலாளிகளின் பண்பைப் பாதிக்கின்றன.
3. உறுப்பினருக்குப் பொருள் பயன் ஒன்றுமில்லை.
4. வேலை நிறுத்தங்களுக்குக் காரணம்.
5. தொழிலுக்குத் தடங்கலாயுள்ளன.

தொழிலாளர் சங்கங்களுக்குச் சாதகமான கூற்றுகள் :

1. சட்டம் முழு உரிமையும் அளிக்கவில்லை. எனவே தொழிற் சங்கங்களின் பல குறிக்கோள்களும், பணிகளும் சட்டத்துக்குப் புறம்பாக உள்ளன.
2. அவற்றின் நிதிக்குப் பாதுகாப்பில்லை.

பெரும்பாலோர் அறிக்கை :

முடிவுகள் :

1. வேலை நிறுத்த இயல்புக்கும் சங்கத்தின் சக்திக்கும் சம்பந்தமில்லை.

யோசனைகள் :

1. கூட்டுச் சங்கச் சட்டங்களை மேலும் தளர்த்துவது.
2. தொழிலாளர் சங்கங்களைப் பதிவு செய்வது.
3. அவற்றின் நிதிக்குப் பாதுகாப்பு.
4. தோழமை உதவி நிதி, தொழில்முறை உதவி நிதிகளைப் பிரிப்பது.

சிறுபான்மையோர் அறிக்கை :

முடிவுகள் :

1. சங்கத்தின் சக்திக்கும் வேலை நிறுத்த இயல்புக்கும் எதிர் முறைத் தொடர்பு உள்ளது.
2. பெரிய சங்கங்களால் தொழில்கள் நிலையாக நடக்க வழி உண்டாகிறது.
3. தொழிற்சங்கங்கள் பலவீனமாகவோ இல்லாமலோ இருக்கும் இடங்களில்தான் அடிதடி நடக்கிறது.

யோசனைகள் :

1. சங்க நிதிகளைப் பிரிக்கக்கூடாது.
2. கூட்டுச் சங்கச் சட்டங்களை ரத்து செய்தல்.
3. தொழிலாளர் சங்கங்களைப் பதிவு செய்தல்.
4. நிதிக்குப் பாதுகாப்பு.

தொழிலாளர் சங்கங்கள் சட்ட பூர்வமாக்கப்படுதல்:

1869 **தொழிலாளர் சங்க (நிதிப் பாதுகாப்பு) சட்டம்.**

1871 **தொழிலாளர் சங்கச் சட்டம்:**

1. தொழிலுக்குத் தடங்கல் விளைவிக்கக்கூடும் என்பதால் மட்டும் சங்கம் சட்டவிரோதமாகாது;
2. பதிவு செய்வது. கட்டாயமில்லை.
3. பதிவான சங்கங்கள் சொத்து வைத்திருக்கவும் வழக்காடவும் வழக்குகளில் பிரதிவாதம் செய்யவும் உரிமை பெற்றன.
4. நிதிக்குப் பாதுகாப்பு.

1871 **கிரிமினல் சட்டத் திருத்தச் சட்டம்:**
மறியல், பயமுறுத்துவதற்குக் கடும் தண்டனை.

1875 **சதி, சொத்துப் பாதுகாப்புச் சட்டம்:**
அமைதியான மறியல் சட்டப்படி அனுமதிக்கப்பட்டது.

1876 **தொழிலாளர் சங்கச் சட்டம்:**
பதிவு செய்வதுபற்றிய சட்டத்தைத் திருத்தியது.

தொழிற்சங்க இயக்கம்—பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டின் இறுதியில்:

விவசாய ஊழியர்.
பயிற்சி பெருத ஊழியர்:
எரிவாயுத் தொழிலாளர்கள்.
தீக்குச்சித் தொழிலாளர்கள்.
துறைமுகத் தொழிலாளர்கள்.
இருப்புப் பாதை ஊழியர்.
'புதுமுறைத் தொழிற் சங்கங்கள்'.

தொழிற்சங்க இயக்கம்—இருபதாம் நூற்றுண்டின் தொடக்கத்தில்:

(அ) **டாப் வேல் வழக்கு:**

வேலைநிறுத்தம். சங்கத்தின்மீது வழக்கு. நஷ்டஈடு.

1906 தொழிற்சங்கச் சட்டம். சிவில் பொறுப்பு அகன்றது.

(ஆ) **ஆஸ்பர்ன் வழக்கு:**

சங்கங்களின் அரசியல் நடவடிக்கை.

1913 தொழிற்சங்கச் சட்டம். அரசியல் நடவடிக்கை அனுமதிக்கப் பட்டது. உறுப்பினர் 'ஒப்பந்தத்துக்கு வெளியே' போகலாம்.

1927 தொழிற்சங்கச் சட்டம்......, உறுப்பினர் 'ஒப்பந்தத்துக்கு உட்பட' வேண்டும்.

1946 1927ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் நீக்கப்பட்டது.

தொழிற்சங்கங்களின் பிற இயல்புகள் :

1. பெண்கள் இவ்வியக்கத்தில் ஆண்கள் அவ்வளவு ஈடுபட வில்லை (தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள்).
2. உடல் உழைப்பாளிகளல்லாத பிறரும் சங்கம் அமைக்கின்ற னர்.
3. இணைப்புக்கள்.
4. தொழிற்சங்கக் காங்கிரஸ்.
5. 'மூடிய ஆலை'க் கொள்கை.

26. தற்காலத்தில் ஆங்கிலக் கப்பல் தொழில்

கப்பல் அமைப்பில் முன்னேற்றம்.

1. நீராவி எந்திரம். முதலில் பாய் விரிப்பதற்குத் துணையாக. சூயஸ் கால்வாய் நீராவிக் கப்பல்களுக்கு மட்டும்.
2. ஓடும் முறை. துடுப்புச் சக்கரம். பின்னர் சுழல் திருகு.
3. கட்டு பொருள் :
   மரம்.
   இரும்பு.
   எஃகு - எடை குறைவு - நிறையச் சரக்கேற்றலாம்; கட்டணம் குறைந்தது.
4. பொறிகள் :
   கூட்டு.
   மும்மடங்கு விரியும்.
   நான் மடங்கு விரியும்.
   டர்பைன்.
5. எரி பொருள்: கரி, பின்னர், எண்ணெய்.

பி.கு. பிரிட்டிஷ் கப்பல்காரர்கள் மேம்பாடுகளின் முழுப்பயனை யும் பெற்றனர். பழைய கப்பல்கள் விற்கப்பட்டன. பிரிட்டிஷ் கப்பல்கள் நவீனமாக இருந்தன.

அரசாங்கக் கட்டுப்பாடு :

குறைவு, இருப்புப் பாதைகளுடன் ஒப்பிடும்போது.

மேற்பார்வை, கட்டுப்பாடு இன்றிப் பல குறைகள்.

1875-6 வாணிபக் கப்பல் தொழில் சட்டங்கள்:

1. கடலில் போகத் தகுதியற்ற கப்பலின் சொந்தக்காரருக்குத் தண்டனை.
2. மேல்தளத்தில் சரக்கேற்ற வரம்பு.
3. எடைக்கோடு வரையுப்பட்டது.

பின்னர் வந்த சட்டங்கள்:

தானியக் கப்பல்களில் ஆபத்தைத் தவிர்க்க விதிகள்.

பிரயாணிகள் பாதுகாப்பு:

1. காப்புக் கச்சைகள், படகுகள் முதலியன.
2. கம்பியில்லாத் தந்தி.

கப்பல் தொழிலில் பிரிட்டன் தலைசிறந்து விளங்கக் காரணம்:

1. தொழிலில் அடைந்த முன்னேற்றம், ஆலைப் பொருள் ஏற்றுமதி இவற்றின் விளைவு.
2. ஏற்றுமதி, இறக்குமதிச் சரக்குகள்.
3. பொருள் ஏற்றிச் செல்ல நாடோடிக் கப்பல்கள்.
4. பால்டிக் அங்காடி மூலம் கப்பல் தொழில் நிர்வாகம்.
5. கப்பலின் அடக்க விலை குறைந்தது;
   (அ) நிறைய உற்பத்தி.
   (ஆ) நிறுவனங்கள் ஒரு சில துறையில் மட்டும் ஈடுபடுதல்.
   (இ) வேலைப் பகிர்வு.
   (ஈ) கடற்கரை யருகிலேயே நிறையக் கரியும் இரும்பும். (அமெரிக்காவுடன் ஒப்பிட்டால்.)
   (உ) தேர்ச்சிபெற்ற பொறியியல், கப்பல் கட்டும் நிபுணர்.

19ஆம் நூற்றுண்டின் கப்பல் தொழிலில் மந்தம்:

பிற்பகுதி 1. உபரிக் கப்பல்கள்.

(அ) நவீனக் கப்பல்கள், வேகமும் சரக்கேற்றும் இடமும் அதிகம்.

(ஆ) தூரம் குறைந்த மார்க்கங்கள்: சூயஸ் கால்வாய்.

2. கட்டணங்கள் விழுந்தன.

3. ஜெர்மானியர் போட்டி :

(அ) ஜெர்மானியத் தொழில் வளர்ச்சி.

(ஆ) ஜெர்மானியக் கப்பல் தொழிலுக்கு அரசாங்க உதவி.

கப்பல் தொழிலில் இணைப்புகள் :

1. கப்பல் சங்க முறை. நிலையான கட்டணங்கள். போட்டி தவிர்ப்பு. முறை வழிக் கப்பல்களுக்கு மட்டும் – நாடோடிக் கப்பல்களுக்கல்ல.
2. கட்டணக் கழிவு தள்ளித்தரும் முறை. வாடிக்கைக்காரர்கள் விசுவாசமாக இருக்க.

நன்மைகள் :

1. கட்டணம் நிலையாக இருக்கும். வணிகர்கள் போக்குவரவுச் செலவுட்பட விலை சொல்லலாம்.
2. கப்பல் வசதிகள் மேலும் நன்ருக இருக்கும். பெரிய கப்பல்கள்.
3. நடப்புச் செலவு குறையும்.
4. போட்டியிட்டு விளம்பரச் செலவு தேவையில்லை.

குறை :

எதேச்சாதிகாரம்.

1906 அரசர் ஆணைக்குழு :

கப்பல் சங்க முறையைக் கண்டிக்கவில்லை.

1923 பேரரசுக் கப்பல் தொழில் கமிட்டி :

கழிவு தள்ளித்தருவது நியாயமெனக் கருதியது.

இரு போருக்குமிடை மந்தம் :

1. நிறையக் கப்பல்கள் கட்டப்பட்டன.
2. வாணிப மந்தம். பல நாடுகளில் இறக்குமதிகள் குறைந்தன.
3. பல கப்பல்கள் வேலையின்றிக் கிடந்தன.
4. நாடோடி, முறை வழிக் கப்பல்களிடையே வேறுபாடு குறைந்தது.
5. அரசாங்க உதவிக்குக் கோரிக்கை.
6. அரசாங்கம் சில உதவிகள் செய்தது (பண உதவி, கடன்)

போருக்குப் பின் :

போரில் அழிந்த கப்பல்களுக்கு ஈடுகட்ட வேண்டியது.

1. சரணடைந்த ஜெர்மன் கப்பல்களில் 46 சதவிகிதம் பிரிட்டனுக்குக் கிடைத்தது.
2. அமெரிக்காவிலிருந்து வாங்கியது.
3. புதிதாகக் கட்டியது. ஊழியர், தளவாடங்கள் பற்றுக்குறை. எனினும் 1946-ல் உலகக் கப்பல் உற்பத்தியில் பாதிக்குமேல் பிரிட்டனில்.

1958 - 61. தேய்வு :

வெளிநாட்டுப் போட்டி. அதிக விலே. நேரம் தாழ்த்தி உற்பத்தி விமானப் போக்குவரவு. அமைப்பிலே உயர்வு ஏதுமில்லே. ஊழியர் உற்பத்தி அளவு உயரவில்லே.

1947 **வாணிபக் கப்பல் மாலுமிகளுடைய வேலே நிலவரம் :**

1. ஊதியம், நேரம், விடுமுறை, வேலேத் தொடர்ச்சி, சீராயிற்று.
2. இருப்பிடம், உணவு நிலேயில் முன்னேற்றம்.

27. கூட்டுறவு இயக்கம்

கூட்டுறவு :

எதிரெதிர் குறிக்கோள்களுடையவர்களுடைய அக்கறைகளின் முரண்பாட்டை அகற்றுவது.

சில்லறை வியாபாரத்தில் கூட்டுறவு :

1844 ராச்டேல் முன்னேடிகள்.

நாட்டில் அநேகமாக எல்லாப் பாகங்களிலும் பரவிற்று.

அடிப்படைக் கொள்கைகள் :

1. உறுப்பினர்கள் சேமித்த முதல் தொகையுடன் தொடக்கம்.
2. மொத்த இலாபத்திலிருந்து :

    (அ) மூலதனத்தின்மீது ஐந்து சதவிகித வட்டி.

    (ஆ) கல்வி முதலியவற்றிற்காக ஒரு தொகை.

    (இ) மீதி, வாங்கும் பொருள்களின் மதிப்புக் கேற்றவாறு பங்கு ஈவு.
3. உறுப்பினராகத் தேவையான பங்குத் தொகைக்குப் பங்கு ஈவைச் சேர்த்துப் பயன்படுத்தலாம்.

4. காசுக்கே விற்பனை.
5. நிர்வாகம் உறுப்பினர்களால்: அவர்களது வாக்குரிமைகள் சமம்.

விற்ற பொருள்கள் :

முதலில், மளிகைச் சாமான்கள்.

பின்னர், மாமிசம், பால், ரொட்டி, ஆடைகள், காலணி, அலங்காரத்துணி, கரி முதலியன.

வெற்றிக்குக் காரணம் :

1. உறுப்பினர்களுக்கு இலாபம்.
2. உயர்ந்த தரப் பொருள்கள்.
3. வராக்கடன்கள் இல்லை.
4. நிலையாக வாங்கும் வாடிக்கைக்காரர். அவர்களது தேவைகள் சங்கத்துக்கு நன்கு தெரியும்.
5. விளம்பரம் தேவையில்லை.

1864 **கூட்டுறவு மொத்த விற்பனைச் சங்கம் :**

சில்லறைச் சங்கத்துக்கும் இதற்கும், உறுப்பினர்களுக்கும் சில்லறைச் சங்கத்துக்குமுள்ள உறவே.

1. கூ.மொ.ச-வின் மூலதனம் சில்லறைச் சங்கங்கள் செலுத்தின.
2. சில்லறைச் சங்கங்களுக்குக் கிடைப்பது.

(அ) மூலதன வட்டி.

(ஆ) வாங்கிய பொருளுக்குப் பங்கு ஈவு.

இவை சில்லறை விற்பனைச் சங்க உறுப்பினர் வருமானத்தை அதிகரிக்கிறது. மொத்த விற்பனைச் சங்கம் சில பொருள்களை உற்பத்தி செய்கிறது. பாங்குத்தொழில் நடத்துகிறது.

பிற சங்கங்கள் :

சிவில் சர்விஸ் சப்ளை அசோசியேஷன் முதலியன: வேறு கொள்கைகள். கூட்டுறவு எனக் கூறமுடியாத நிறுவனங்களுக்கும் இவற்றிற்கும் வேறுபாடு அதிகமில்லை.

உற்பத்தியில் கூட்டுறவு

அடிப்படைக் கொள்கைகள் :

1. தொழிலாளரே உறுப்பினர். அவர்களதே மூலதனம்.

2. அவர்களுக்குக் கிடைத்தது.
   (அ) ஊதியம்.
   (ஆ) மூலதன வட்டி.
   (இ) நிகர இலாபத்தினின்று பங்கு ஈவு.
3. நிர்வாகம் சம்பளம் வாங்கும் மேலாளர் அல்லது தொழிலாளர் குழுவால்.

வெற்றியடையாமைக்குக் காரணம் :

1. நிறைய முதல் பணம் வேண்டும்.
2. பலவற்றின் நிர்வாகம் திறமையாக இல்லை.
3. ஒரு கூட்டுறவு ஆலைக்கும் மற்றொன்றுக்கும் போட்டி.
4. நல்ல நிலையிலுள்ள தொழிற்சாலைகள் கூட்டுறவுக் கொள்கையைக் கைவிட்டன. பங்குதாரராகத் தொழிலாளர்களை வேலைக்கு அமர்த்தின.
5. கூட்டுறவு இயக்கத்தின் பிற துறைகளின் ஆதரவு இல்லை.

விவசாயத்தில் கூட்டுறவு :

கொள்கைகள் :

1. தொழிலாளர்களே பங்குதாரர். பண்ணையும் மூலதனமும் அவர்களதே.
2. அவர்கள் பெற்றது.
   (அ) ஊதியம்.
   (ஆ) முதலீட்டின்மீது வட்டி.
   (இ) நிகர இலாபத்தினின்று பங்கு ஈவு.
3. நிர்வாகம் தொழிலாளர்களுடையதே.

தோல்விக்குக் காரணம் :

1. ஏழைத் தொழிலாளர்கள் தேவையான முதலீட்டைச் சேமிக்க முடியவில்லை. வேறு தரும சிந்தனையுடையோர் உதவி தேவை.
2. விவசாயத்தில் மந்தம் தோன்றியது.

கடன் கொடுப்பதில் கூட்டுறவு :

கட்டடச் சங்கங்கள். உறுப்பினர் சந்தாக்கள் மூலதனம். வீடு வாங்க உறுப்பினருக்கு அதனின்று கடன். நல்ல முன்னேற்றம்.

பி. கு. கூட்டுறவுப் பண்டக சாலைகளும் வீடு வாங்கக் கடன் கொடுத்தன. அவர்களது இலாபப் பங்கு ஈவுகள் கடன் தவணைகளுக்காகப் பயன்பட்டன.

கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் இணைப்பு :

1869 கூட்டுறவு மகாசபை. வருடாந்திரக் கூட்டம்.

கூட்டுறவு யூனியன். கொள்கை வகுக்கும்.

சிறிது அரசியலில் பங்கு, தொழிற்கட்சியின் தொடர்புடன்.

28. இரவலர் பிரச்சினை

இடைக்காலத்தில் ஏழ்மை :

அரசாங்கம் ஒன்றும் செய்யவில்லை.

1. கில்டுகள்
2. மட தருமம்
3. பெரிய பிரபுக்கள்
4. மருத்துவசாலைகள், ரோகிகள் அகங்கள் துயர் துடைத்தன.

டியூடர் காலத்தில் ஏழ்மைக்குக் காரணம் :

1. மேய்ப்பு அதிகமாகி நிலங்களை விட்டுக் கிராமத்தார் அகற்றப் படல்.
2. கைவினைஞர்களின் வேலையின்மை.
3. போர் முடிந்தது. வேலையற்ற வீரர்கள்.
4. பிரபுக்களின் பரிவாரங்கள் கலைக்கப்பட்டன.
5. மடங்களின் மறைவு.
6. கில்டுகளின் மறைவு.

டியூடர் கொள்கை :

தண்டனை :

1531 நாடோடிகளுக்குக் கசையடி.

1547 நாடோடிகளுக்குச் சூடிடுதல்.

உதவி :

1536 1. சக்தியற்றவர்களுக்குப் படி.
2. திடகாத்திரருக்கு வேலை அளித்தல்.
3. சோம்பேறிகளுக்குத் தண்டனை.
4. சிறுவருக்குத் தொழிற்பயிற்சி.

1547 கிறித்துவக் கோயிலில் ஏழைகளுக்காகத் தருமம் வசூலிக்கப் பட்டது. 1552, 1557 மறுபடி இச் சட்டம்.

1563 அமைதி காக்கும் நீதிபதிகள் மக்களைத் தருமம் தரச்சொல்லிக் கேட்க வேண்டும்; தராவிட்டால் கட்டாயப் படுத்த வேண்டும்

1572 கட்டாய வரி (இரவலர் வரி) பார்வையாளர்கள் நியமிக்கப்பட்டனர்.

1576 1. வேலையில்லாதவர்க்கு வேலை. அதற்குச் சாமான் வாங்க வேண்டியது.

2. சோம்பேறிகளுக்குத் திருத்தகங்கள்.

1601 இரவலர் சட்டம்:

உள்ள சட்டங்களின் தொகுப்பு.

1. பாரிஷ்களுக்கு அதைச் சேர்ந்த ஏழைகளைக் காக்கும் பொறுப்பு.
2. சக்தியற்றவர் காப்பாற்றப்படுவர்.
3. திடகாத்திரருக்கு வேலை.
4. சோம்பேறிகள் திருத்த அகங்களில் கட்டாய வேலை.
5. சிறுவர்களுக்குத் தொழிற்பயிற்சி.
6. பிரார்த்தனைக்கு வராதவர் அபராதம், இரவலர் வரி இவை மூலம் செலவுக்குப் பணம்.

முதலில் ஸ்டுவர்ட் கொள்கை:

தீவிரமான நிர்வாகம் - பேரவை நீதிபதிகளின் வேலையைக் கண்காணித்தது.

1662 குடியேற்றச் சட்டம்:

ஏழைகள் இடப்பெயர்ச்சி உரிமை கட்டுப்படுத்தப்பட்டது.

1722 வேலையகச் சட்டம்:

வேலையகத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு ஒரு வரம்புக்குள் உதவி. ஒப்பந்தக்காரர்கள் வேலையகங்களை நடத்துதல். கண்டிப்பான நிர்வாகம்; கஷ்டம்.

1782 கில்பர்ட் சட்டம்:

நிர்வாகத்தின் கண்டிப்புத் தளர்த்தப்பட்டது. கட்டாயமல்ல.

1. நிர்வாகம் திறமையாக இருக்கப் பாரிஷ் இணைப்பு.
2. ஏழை உதவி பங்கிடச் சம்பளம் வாங்கும் காவலர்கள் நியமனம்.
3. காவலர்கள் திடகாத்திரருக்கு வேலைக்கு வழி செய்யவேண்டும், தேவையானல் ஊதியம் பெறுவோருக்கு உதவியும் தரலாம்.
4. காவலர் அல்லது நீதிபதிகள் உதவியளிக்கலாம்.
5. வேலையகத்தில் வயோதிகர், நோயாளிகள், அங்கஹீனர். குழந்தைகள் மட்டும்.
6. குழந்தைகளை வெளியில் குடும்பங்களுடன் வாழவிடலாம்.

பெருமைகள் :

1. நிர்வாகப் பிரதேசத்தின் பரப்பு அதிகம்.
2. குழந்தைகளை மேலும் கருணையுடன் நடத்துதல்.

குறைகள் :

1. வேலையகத்தில் சேராதவர்க்கும் உதவி.
2. நீதிபதிகளின் அதிகாரம் துஷ்பிரயோகமாகலாம்.

ஸ்பீன் ஹம்லண்டு முறை :

1795 ஸ்பீன்ஹம்லண்டில் துவக்கம். வேகமாகப் பரவிற்று. ஊதியம் போதாவிடில் பண உதவியும் அளிக்கப்பட்டது.

உதவி வகைகள் :

1. படி முறை.
2. வேலை செய்யாமலும் உதவி.
3. ரௌண்ட்ஸ்மன் முறை.
4. பாரிஷில் நேரடி வேலை.
5. வரிகொடுக்கும் பணக்காரர்களுடன் ஏழைகளை வேலையில் வைத்துக்கொள்ள ஒப்பந்தம்.

பெருமைகள் :

1. ஏழைகள் பட்டினியிலிருந்து காப்பாற்றப்பட்டனர்.
2. பிரெஞ்சுப் போரின் இடையில் ஆய்ந்த திட்டம் வேறு செயலாக்க முடியவில்லை.

குறைகள் :

1. தொழிலாள வர்க்கத்தின் தாழ்வு.
2. இளம் வயதில் வருமானம் போதாமல் திருமணம்.
3. கூலி உயரவில்லை.
4. தொழிலாளி பாடுபட்டு உழைக்க ஊக்கம் இல்லை.
5. அதிகாரிகளின் லஞ்சம்.
6. இரவலர் வரியின் சுமை.

1832 அரசர் ஆணைக்குழு :

முறையின் குறைகளை எடுத்துக்காட்டி அதை நீக்கச் சிபாரிசு செய்தது.

1834 **இரவலர் சட்டங்கள் திருத்தச் சட்டம்:**

1. இரவலர் சட்ட ஆணையாளர்களின் மத்தியக் குழு.
2. பாரிஷ்கள் யூனியன்களாக இணைப்பு.
3. காவலர் கழகம். தேர்ந்தெடுத்தல். சொந்த அதிகாரம் சொற்பமே.
4. உதவி அளிப்பது உதவி அதிகாரிகள். அவர்களைக் காவலர்கள் நியமிக்கலாம், நீக்கமுடியாது.
5. மறுபடி, வேலையகத்தில் சேர்ந்தால்தான் உதவி என்ற கொள்கை.
6. முதியோர், நோயாளிகளுக்கு மட்டும் புறமுக உதவி.

விளைவுகள்:

1. கொஞ்ச காலத்துக்குக் கஷ்டம்.
2. தொழிலாளர் சமூகம் தன் மானத்தை மீண்டும் பெற்றது.
3. வேலையின்மையைப் போக்க ஒன்றும் செய்யவில்லை.

பின் திருத்தங்கள்:

குறிப்பிட்ட நிலைமைகளில் திடகாத்திரருக்கும் சிறிது புறமுக உதவி.

மனுதாரரின் தேவையைக் கணக்கிடும்போது தோழமைச் சங்கங்களினின்று வந்த வருமானம் சேர்க்கப்படவில்லை.

அநாதைச் சிறுவர் மேலும் நல்ல முறையில் நடத்தப்பட்டனர்.

1905-9 **அரசர் ஆணைக்குழு:**

முடிவுகள்:

1. ஏழ்மைக்குக் காரணம்:

   (அ) குடி.

   (ஆ) முதுமை.

   (இ) திடமற்ற மனம்.

   (ஈ) அவசரப்பட்டுத் திருமணம், வருமானமற்ற நிலையில்.

   (உ) தாற்காலிகமான வேலை.

   (ஊ) உத்தியோக உயர்வற்ற வேலை.

2. இப்பிரச்சினையை வேலையகம் குறைக்கவில்லை.
3. புறமுக உதவிக்கு மேற்பார்வை போதாது.
4. வேலையகத்தில் சிறுவர்களை வைத்திருப்பது தவறு.

சிபாரிசுகள் :

1. அப்போதிருந்த நிர்வாக அமைப்பும் நிர்வாகப் பிரதேச அமைப்பும் ஒழியவேண்டும்.
2. நிர்வாகம் மாவட்ட, நகர மன்றங்களால்.
3. ஏழைகளை நன்றாகப் பாகுபாடு செய்யவேண்டும். ஒவ்வொரு வர்க்கத்துக்கும் தக்க கவனிப்பு.
4. குழந்தைகள் தனி இல்லங்களில் அல்லது வெளிக் குடும்பங் களுடன்.
5. நாடோடிகள் தொழிலாளர் குடியிருப்புக்களில்.
6. முதியோர் தனி இல்லங்களில்.
7. குறிப்பாகச் சில நிலைமைகளில் மட்டும் புறமுக உதவி.

1929 தல அரசாங்கச் சட்டம்:

1. அப்போதிருந்த நிர்வாக அமைப்பும் பிரதேச அமைப்பும் ஒழிந்தது.
2. மாவட்ட நகர மன்றங்கள் இரவலர் சட்டங்களை நிர்வகித்தன —பொதுமக்கள் உதவிக் கமிட்டிகள் மூலம்.
3. ஏப்ரல் 1930 முதல் அமல்

1948 தேசிய உதவிச் சட்டம் :

தேசிய உதவிக் கழகம்.

1. குருடர்
2. க்ஷயரோகிகள்
3. நாடோடிகள்
4. முதியோர் ஆகியோரைக் கவனிக்க.

29. பொதுமக்கள் சுகாதாரம்

பத்தொன்பதாம் நூற்றூண்டுக்குமுன் :

துப்புரவு முறை சரியில்லை; நீர் வசதி சரியில்லை. சாவு விகிதம் அதிகம். பல தொத்து நோய்கள். குழந்தைச் சாவுகள் அதிகம்.

பதினெட்டாம் நூற்றூண்டில் சிறு அபிவிருத்தி. பிளேக் வருவதில்லை; ஆனால் நகரங்களில் மோசமான நிலைமை.

அபிவிருத்தி :

1848 சுகாதாரக் கழகம். தல சுகாதாரக் கழகங்களை நிறுவ, அவை சாக்கடை, நீர், தெரு சுத்தம் ஆகிய வசதிகள் செய்யும்.

1858 கழகம் மூடப்பட்டது.

1871 தல அரசாங்கக் கழகம்.

1872 பொதுமக்கள் சுகாதாரச் சட்டம் - நகர, நாட்டுப்புற சுகாதார மாவட்டங்கள்.

1875 பொதுமக்கள் சுகாதாரச் சட்டம் :

1. மருத்துவ அதிகாரி, சர்வேயர், துப்புரவுப் பார்வையாளர்களை அதிகாரிகள் நியமிக்கவேண்டும்.
2. நீர்வசதி, சாக்கடை வசதி.
3. தொத்து நோய்கள்.
4. சாலை அமைத்து, வேய்ந்து, விளக்கிட்டுப் பெருக்குவது.
5. தொல்லைகள்.
6. கெட்ட உணவு.

வீட்டுப் பிரச்சினை :

1851 தல அதிகாரிகள் சிறு வீடுகளைக் கட்டலாம்.

1868 கைவினைஞர்கள், தொழிலாளர்கள் வீட்டுச் சட்டம், மோசமான வீடுகளைக் கண்டனம்.

வீட்டுப் பற்றுக்குறை தொடர்ந்திருந்தது, முக்கியமாக 1914-18 போருக்குப் பின்.

போருக்குப்பின் அரசாங்க நடவடிக்கை. பண உதவி.

சேரி ஒழிப்புக்கு ஐந்தாண்டுத் திட்டம்.

1939-45 போருக்குப்பின் வீடு கட்ட அரசாங்கத் திட்டம்.

பொதுமக்கள் சுகாதாரச் சேவை விஸ்தரிப்பு :

1911 தேசீய சுகாதார இன்ஷுரன்ஸ்.

1907 பிறப்பு அறிவிப்பு. சுகாதாரப் பார்வையாளர்கள்.

பேறுகால உதவியாளருக்குச் சான்றிதழ்—தாய் சாவைக் குறைக்க.

க்ஷய நிவாரணம்.

1919 சுகாதார அமைச்சகம்.

1946 தேசீய சுகாதாரச் சேவைச் சட்டம் :

1. மருத்துவர் வந்து கவனிப்பது, மருத்துவசாலையில் சேர்ப்பது, பேறுகால உதவி, அம்மை குத்துதல், பல் வைத்தியம்.

2. அனைவருக்கும் இலவசம்.

3. செலவுக்கு — இன்ஷுரன்ஸ்படி செலுத்தியது.
   தலவரிகள்.
   கஜானு மானியம்.

30. இங்கிலாந்தின் பாங்கியல் முறை

மத்திய காலம் :

பாங்குகள் இல்லை. கடும் வட்டித் தடை, யூதர்கள் கடன் கொடுத்தனர்.

1545 வட்டி வாங்கச் சட்ட அனுமதி.

1624 உயர்ந்த விகிதம் 8 சதவிகிதம்.

1652 6 சதவிகிதம்

17ஆம் நூற்றுண்டு. பொற்கொல்லர்கள் :

அவர்களிடம் அதிகமாக இருந்த மூலதனத்தைப் பாங்குத் தொழில்வளரப் பயன்படுத்தினர்; நோட்டு வெளியிட்டனர். டெபாசிட்டுகளைப் பெற்றுக்கொண்டனர். பெற்றனர். வட்டி வழங்கினர்.

பொற்கொல்லர்களின் பாங்குத் தொழில் ஒழுங்கற்றிருந்தது. டெப்ாசிட்டுகளுக்கும் கடன்களுக்கும் மிக அதிகமான வட்டி; ஈடு உறுதியற்றிருந்தது.

1672 கருவூலத்தின் தடை. பொற்கொல்லர்களுக்கு இடர்ப்பாடு, அரசுரிமை பெற்ற பாங்குகளுக்கு ஆதரவான கருத்து.

1694 இங்கிலாந்துப் பாங்கு :

அரசாங்கத்துக்குக் கடன்கள்.

அரசுரிமை :

1. நோட்டு வெளியிட.
2. உண்டியல் கழிவுக்கு.
3. ஈட்டின்மேல் கடன் வழங்க.
4. டெபாசிட் பெற்றுக்கொள்ள.

அரசுரிமையைக் குறிப்பிட்ட காலங்களில் புதுப்பித்தல். அரசாங்கத்துக்குக் கூடுதலான கொடைகளும் கடன்களும். புதிய சலுகைகள்.

1708 கூட்டுப் பங்குப் பாங்குகளின் முற்றுரிமை.

பி. கு. 1. பாங்குத் தொழிலுக்கு அவசியமானதென்று கருதப் பட்ட, நோட்டு வெளியிடுவதைச் சார்ந்த முற்றுரிமை.

2. டெபாசிட் பாங்குத் தொழிலுக்காக மற்றக் கூட்டுப் பங்கு பாங்குகள் அமைக்கப்பட்டிருக்கலாம். 1826க்கு முன் அத்தகைய பாங்குகள் நிறுவப்படவில்லை.

3. பதினெட்டாம் நூற்றுண்டில் பாங்குத் தொழில் நடத்தியவை.

(அ) இங்கிலாந்துப் பாங்கு.

(ஆ) பாங்கு வணிகர்கள் - பொற்கொல்லரும் அவர்களுக்குப் பின் வந்தவர்களும்.

4. முற்றுரிமை பாங்குத் தொழில் வளர்ச்சியைப் பாதித்தது.—முக்கியமாக மாநிலங்களில்.

5. தொழிற்புரட்சி தோன்றும் வரை அது போதுமானதாக இருந்தது.

பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டின் தொடக்கத்தில் :

பல தனி பாங்குகள் சில நல்ல நிர்வாகம். பிறவற்றுக்கு மூலதனம் குறைவு. நோட்டுகள் வெளியிட்டன.

சில தனிப் பாங்குகளே புடையெடுப்புக்களைச் சமாளித்தன.

அடிக்கடி நெருக்கடிகள். பல உள்நாட்டுப் பாங்குகள் முறிந்தன.

1797 இங்கிலாந்துப் பாங்கு நாணயம் தருவதை நிறுத்தி வைக்கிறது.

1819-21 மீண்டும் நோட்டுக்குப் பணம் தருகிறது.

1825 மீண்டும் நெருக்கடி. 70 பாங்குகள் முறிந்தன.

1826 **பாங்குச் சட்டம் :**

1. நோட்டு வெளியிடும் உரிமையோடு கூட்டுப் பங்குப் பாங்குகள் லண்டனைச் சுற்றி 65 மைல் வட்டாரத்துக்கு வெளியே ஏற்படலாம்.

2. 5 பவுன் நோட்டுக்குக் குறைவாகக் காகிதப் பணம் வெளியிடக் கூடாது.

பி. கு. 1. இங்கிலாந்து பாங்கின் முற்றுரிமை 65 மைல் வட்டாரத்துக்குள்.

2. இங்கிலாந்துப் பாங்கு தொடர்ந்து மாநில நகரங்களில் தொழில் நடத்துகிறது. கூட்டுப் பாங்குப் பாங்குகளுடன் போட்டியிட்டு.

1833 பாங்குச் சட்டம்:

1. அந்த 65 மைல் வட்டாரத்துக்குள் நோட்டு வெளியிடுவதைத் தவிர்த்துப் பிற பணிகளில் கூட்டுப் பங்குப் பாங்குகள் ஈடு படலாம்.

2. அவ்வட்டத்துக்குள் தம் அலுவலகங்களில் தம் நோட்டுகளை மாற்றிப் பணம் கொடுக்கலாம்.

3. இங்கிலாந்துப் பாங்கின் நோட்டுகள் சட்டமுறைப் பணம். பிற பாங்குகள் தம் நோட்டுகளுக்குப் பதிலாக இங்கிலாந்துப் பாங்கின் நோட்டுகளைத் தரலாம்.

பி. கு. பல முக்கியமான கூட்டுப் பங்குப் பாகுங்கள் அமைக்கப் பட்டன. இங்கிலாந்து பாங்கும் தனி பாங்குகளும் விரோதம் கொண்டிருந்தன. தீர்வகத்தில் சேர அனுமதி மறுக்கப் பட்டது.

நோட்டு வெளியீட்டுக் கட்டுப்பாடு பற்றிய பிரச்சினை:

(அ) செலாவணி முறைக் கருத்தினர்.
எல்லா நோட்டுக்கும் பொன் பிணைப்பு வேண்டுமென்றனர்.

(ஆ) பாங்கு முறைக் கருத்தினர்.
நோட்டு வெளியீடு அளவைக் கட்டுப்படுத்தக் கூடாது. அது வாணிபத்தின் தேவையைப் பொறுத்திருக்க வேண்டும் என்றனர்.

1844 பாங்குச் சாசனச் சட்டம்:

1. இங்கிலாந்துப் பாங்கு வெளியீட்டுத்துறை, பாங்குத் துறையெனப் பிரிக்கப்பட்டது.

2. வெளியீட்டுத் துறை நோட்டு வெளியிட்டது.
(அ) பத்திரங்களின் பிணைப்பில் £ 14,000,000.
(ஆ) அதற்கு மேல், பொன்னின் பிணையோடு.

3. பொன்னைக் கொடுத்து யாரும் நோட்டுகளைப் பெறலாம். விலை.—22 காரட் பொன்னுக்கு அவுன்ஸ் £ 317 ஷி. 9 பெ.

4. வாராந்தர விவர அறிக்கை.

5. அப்போது நோட்டு வெளியிட்டிருந்தவை தொடர்ந்து வெளியிடலாம், பின் வரும் நிகழ்ச்சிகள் ஏற்படாதிருந்தால்.
   (அ) இணைப்புகள்.
   (ஆ) லண்டனில் உள்நாட்டுப் பாங்கு அலுவலகம் ஆரம்பித்தால்.
   (இ) திவாலாவது.
   (ஈ) நோட்டு வெளியீட்டை நிறுத்திவைத்தல்.

6. இவ்வெளியீடுகள் நின்றால், அதில் மூன்றில் இரண்டு பங்குக்கு இங்கிலாந்துப் பாங்கியின் நம்பிக்கை வெளியீடு உயரலாம்.

7. புது பாங்குகளும், உள்ளவற்றின் இணைப்புகளும் நோட்டுக்கள் வெளியிடலாகாது.

பி. கு. 1. நாட்டுப்புற வெளியீடுகள் 1921 வரை இருந்தன.
2. இங்கிலாந்துப் பாங்கின் நம்பிக்கை வெளியீடு அப்போது £ 19,750,000 ஆயிற்று.
3. 1844 க்குப்பின் நோட்டு வெளியிட்டு மொத்தப் பண அளவை அதிகரிக்க முடியாது.
4. செக்குகளின் உபயோகம் அதிகமாகிறது.
5. 1844 க்குப்பின் எப்போதாவது நிதி நெருக்கடி.

இங்கிலாந்துப் பாங்கின் நிலை :

1. ஒரு மத்திய பாங்கு
   (அ) நோட்டு வெளியீடு.
   (ஆ) தேசீயக் கடன் நிர்வாகம்.
   (இ) கடன் பத்திர வெளியீட்டில் உதவி.
2. அரசாங்கத்துக்கு நிதிக் கொள்கை பற்றி யோசனைகள்.
3. பாங்குகளின் பாங்கு பிற பாங்குகளின் இருப்புகள் இங்கிலாந்துப் பாங்கில் வைக்கப்பட்டன.

நவீன பாங்குகள் :

1. சிறியவை இணைந்து பெரியவை தோன்றின.
2. வரையறுக்கப்பட்ட பொறுப்பு.
3. பல கிளைகளுள்ள பெரிய பாங்குகள் அதிக திடமானவை.
4. தீர்வக முறை.

1914க்குப் பின் செலாவணியும் பாங்குகளும்:

1914 கருவூல நோட்டுகள் வெளியீடு. பொன் அனைத்தும் படிப்படியாக இங்கிலாந்துப் பாங்கில் சேர்ந்தது. கருவூல நோட்டுகளுக்குப் பகுதிக்குத்தான் பொன் பிணைப்பு பாதகமான அன்னியச் செலாவணி விகிதம்.

1919-24 பணம் குறைக்கும் கொள்கை. கருவூல நோட்டுகள் £ 70,000,000 குறைகின்றன. அன்னியச் செலாவணி விகிதம் அபிவிருத்தி அடைகிறது.

1925 **பொன் திட்டச் சட்டம்:**

மீண்டும் பொன் திட்டம். (நிறைய அளவில்தான்) பொன் ஏற்றுமதிக்காக மட்டும் பாங்கிலிருந்து பெறலாம். இறக்குமதிகள் அதிகரித்து, வேலையின்மை அதிகமாகிறது.

1931 நிதி நெருக்கடி. பொன் திட்டம் கைவிடப்பட்டது.

1928 **செலாவணி மற்றும் பாங்கு நோட்டுகள் சட்டம்:**
கருவூல நோட்டுகளுக்குப் பதில் பாங்கி நோட்டுகள். மொத்த நம்பிக்கை வெளியீடு £ 260,000,000.

அன்னியச் செலாவணிச் சமன்பாட்டு நிதி:

1. அன்னியச் செலாவணி விகிதத்தில் தாற்காலிகமாக ஏற்படும் மாற்றங்களைப் பவுனையோ வெளிநாட்டுச் செலாவணியோ விற்றுச் சரிப்படுத்துவது.

1932 2. £ 150,000,000 மூலதனத்துடன் அமைக்கப்பட்டது.

1933 £ 350,000,000 ஆக உயர்த்தப்பட்டது.

1937 £ 550,000,000 ஆக உயர்த்தப்பட்டது.

1939 £ 750,000,000 ஆக உயர்த்தப்பட்டது (இங்கிலாந்துப் பாங்கின் பொன் இருப்பில் £ 200,000,000ஐ இதற்கு மாற்றி.)

1939 3. இங்கிலாந்துப் பாங்கு வெளியீட்டுத் துறையில் மீதமிருந்த பொன்னும் இதற்கு மாற்றப்பட்டது.

இங்கிலாந்துப் பாங்கு:

1. 1939க்குப்பின், பெயருக்குச் சிறிது பொன்தான் வைத்திருந்தது.

2. எடுக்கப்பட்ட பொன்னுக்கு இணையாக நம்பிக்கை வெளியீட்டு வரம்பு உயர்த்தப்பட்டது.
3. பொன்னை மார்க்கெட் விலைக்கு மதிப்பிட்டனர்.
4. 1939-45 போரின் போதும், பின்னரும் நம்பிக்கை வெளியீடு உயருகிறது.

1946 5. தேசீயமயமாக்கப்பட்டது.

31. பொது விலை வாசிகள்

விலை :

ஒரு குறிப்பிட்ட பொன் அளவின் மதிப்புக்கும், பொருளின் மதிப்புக்கும் உள்ள விகிதம்.

பொது விலை நிலை :

பரிவர்த்தனைக்கு வரும் மொத்தப் பொருள் வசதிகளின் அளவு, புழக்கத்திலுள்ள மொத்தப் பணம் இவை இரண்டுக்குமுள்ள விகிதத்தின் விளைவு. (மாற்ற முடியாத காகிதப் பணம் புழக்கத்தின் அளவு பொன்னைப் பொறுத்தது.)

இவ் விகிதத்தில் இரு காரணிகளில் எதுமாறினாலும் விலைகள் மாறும்.

பொது விலை மாற்றங்களின் விளைவுகளின் பொருளாதார முக்கியத்துவம் அதிகம்.

விலை மாற்றங்களைக் குறியீட்டு எண்களால் அளக்கலாம்.

பத்தொன்பதாம் நூற்றூண்டுக்குமுன் விலைவாசி மாற்றங்கள் :

இடைக் காலம் :

விலைகள் அதிகம் மாறவில்லை. சில தலங்களில், தாற்காலிகமாக விலைகள் மாறின. மக்கள் தொகை, பணம், உற்பத்தி எதுவும் அதிகம் மாறவில்லை.

இடைக்காலத்தின் பிற்பகுதி :

பணப் புழக்கம் அதிகமாயிற்று, நூருண்டுப் போரினல் மக்கள் தொகை குறைந்தது, பெருங் கொள்ளை நோயினல் விலைகளும், ஊதியமும் உயரலாயின.

டியூடர் காலமும், ஸ்டுவர்ட் காலத் தொடக்கமும் :

விலைகள் உயர்ந்தன. காரணம்

(அ) எட்டாம் ஹென்றி நாணயப் பொன் அளவைக் குறைத்தார்.

(ஆ) அமெரிக்கா கண்டத்தில் இருந்து வெள்ளியும் பொன்னும் இறக்குமதி.
முதலாம் ஜேம்ஸுக்கும், முதலாம் சார்லசுக்கும் இதனுல் பண நெருக்கடி.

1660–1793: விலைவாசிகள் குறைந்தன. காரணம்:

(அ) அமெரிக்காவிலிருந்து வெளி இறக்குமதி குறைந்தது.

(ஆ) கிழக்கு நோக்கிப் பொன்னும் வெள்ளியும் வெளியேறின.

(இ) உற்பத்தி பெருகியது,
ஊதியங்கள் குறையவில்லை,
உணவு விலைகள் சிறிது உயர்ந்தன,

1793-1820: விலைவாசிகள் இரட்டித்தன,

(அ) போர்க்காலம்.

(ஆ) மக்கள் தொகை பெருகியது. உணவுப் பிரச்சினை.

(இ) உற்பத்தி பெருகியது.

(ஈ) பாங்கு நோட்டுகளைப் பொன்னுக மாற்றமுடியவில்லை.

பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டில் விலை மாற்றங்கள்:

(இவ்வதிகாரத்திலுள்ள அட்டவணையைப் பார்க்கவும்)

ஒவ்வொரு காலத்திலும் ஆராயப்பட்ட விஷயங்கள்:

1. பணம்.
2. உற்பத்தி.
3. விலை மாற்றங்களின் விளைவுகள், முக்கியமாகத் தொழிலாளர்களைப் பொறுத்து.

1820-49: விலைகள் விழுந்தன:

பணம்:

1. அமெரிக்காவிலிருந்து இறக்குமதி மேலும் குறைகிறது.
2. ஓரளவுக்கு ரஷ்யாவிலிருந்து பொன்; ஆனுல் விலைவாசிகளை மாற்றும் அளவுக்கு அல்ல.
3. தனிப் பாங்குகளின் நோட்டு வெளியீடு குறைகிறது. 1844க்குப் பின் இவை அதிகமாகவில்லை.
4. செக்குகள். விலைவாசிகளை மாற்றும் அளவுக்கு அதிகமாகப் பயன்படவில்லை.

உற்பத்தி :

1. எந்திரங்களின் உபயோகம்.
2. ஹஸ்கிஸ்ஸன், பீல் ஆகியோரின் சுங்கச் சீர்திருத்தம்.
3. இருப்புப் பாதைகள் கட்டப்பட்டன.
4. கடற்கடவு முறையின் மறைவு.
5. தபால் வசதிகள் பெருகுகின்றன.

விளைவுகள் :

1. பட்டினி நிலையில் ஊதியங்கள்.
2. வேலையின்மை. இருப்புப்பாதை கட்டுவதில் ஓரளவு குறைந்தது.
3. உணவுப் பொருள்களின் விலை வீழ்ச்சிதான் மிகக்குறை-

1849-73 விலைகள் உயர்ந்தன :

பணம் :

1848 1. காலிபோர்னியாவிலிருந்து தங்கம்.

1851 2 ஆஸ்திரேலியாவிலிருந்து தங்கம்.

3. ரஷ்யாவிலிருந்து தங்கம்.

1858 4. பாங்குகளுக்கும் பொறுப்பு வரையறுக்கும் உரிமை. பாங்குகளின் வளர்ச்சிக்கும் முதலீட்டுக்கும் வழி செய்தது.

5. செக்குகளின் உபயோகம் அதிகமாகியது.

உற்பத்தி:

அதே வேகத்தில்.

1. தடையிலா வாணிபம்.
2. பொறுப்பு வரையறுக்கப்பட்டதால் பெரிய நிறுவனங்கள் தொழிலிலும் வாணிபத்திலும் ஏற்பட்டன.
3. கரி, இரும்பு எஃகு, பெசிமர் முறை.

ஆனால் (அ) போரினால் நிறைய செல்வம் அழிந்தது.

(ஆ) சில அறுவடைகள் மோசம்.

(இ) பொன்னைத் தேடியவர்கள் அமெரிக்காவிலும் ஆஸ்திரேலியாவிலும் விவசாயத்தைப் புறக்கணித்தனர்.

விளைவுகள் :

1. வியாபாரம் பெருகியது.
2. வேலையின்மை குறைந்தது.
3. கூலி உயர்ந்தது.
4. உணவுப் பொருள்களின் விலைதான் குறைவாக உயர்ந்தது.

1873 - 96 விலைகள் விழுந்தன :

பணம் :

1. ஜெர்மனியில் 1873க்குப்பின் ஒற்றை நாணயத்திட்டம். பொன்னுக்குத் தேவை அதிகரித்தது.
2. பிரான்சும் 1878க்குப் பின் ஒற்றை நாணயத்திட்டத்தைச் சேர்ந்த நாடு எனலாம். அங்கும் பொன்னுக்குத் தேவை அதிகரித்தது.
3. டாலர் நோட்டுகள் 1878க்குப்பின் பொன்னுக மாற்றப்பட்டன. அங்கும் பொன்னுக்குத் தேவை அதிகரித்தது.
4. இந்தியாவுக்கும் பொன், வெள்ளி போய்க்கொண்டே இருந்தன.
5. பொன் சுரங்கங்களின் உற்பத்தி குறைந்தது.
6. ரூபாயின் மதிப்புக் குறைந்தது.

உற்பத்தி :

1. கரி, இரும்பு, எஃகு, கில்கிரிஸ்டு - தாமஸ் முறை.
2. (பருத்தி, உரோமம், பட்டு) மூலப்பொருள்கள் நிறையக் கிடைத்தன.
3. போக்குவரத்தில் எந்திர சாதனங்கள்.
4. உலகின் பல பாகங்களினின்று உணவு.
5. 'மானியச்' சர்க்கரை.

விளைவுகள் :

1. விவசாயம், ஆலைத்தொழில், கப்பல் தொழிலில் பெருமந்தம்.
2. அரசாங்கப் பத்திரங்களின் மதிப்பு உயருகிறது.
3. வேலையின்மை.
4. ஊதியங்கள் விழுந்தன. ஆனல் "உண்மைக்கூலி" குறையவில்லை.
5. தொழிலாளர்களின் நிலைமையில் அபிவிருத்தி.

1896 - 1914 விலைகள் உயர்ந்தன :

பணம் :

1. தென் ஆப்பிரிக்காவிலிருந்து பொன். சயனைட் முறை.
2. கடன் செலாவணி அதிகரித்தது.

உற்பத்தி :

1. தொடர்ந்து பெருகியது. ஆனால், செலாவணி உயர்ந்த அளவுக்குப் பெருகவில்லை.
2. உணவுப் பொருள்களின் உற்பத்தியில் குறிப்பிடத்தக்க உயர்வு.

விளைவுகள் :

1. பொதுவாகச் சுபிட்சம்.
2. கூலிகள் உயர்ந்தன, ஆனால் விலைகளைவிட மெதுவாக.
3. உணவு விலையும் வாடகையும் உயரவில்லை. தொழிலாளர்கள் நன்மை பெற்றனர்.
4. வேலையின்மை குறைந்தது.

1914 - 20 செங்குத்தாக விலைகள் உயர்ந்தன :

பணம் :

1. பொன்னாக மாற்றமுடியாத பணம், பெரும் அளவில்.
2. தென் ஆப்பிரிக்காவில் பொன் உற்பத்தி குறைகிறது.

உற்பத்தி :

1. முக்கியமாக இராணுவத்துக்கும் கப்பற்படைக்கும். பொதுவாகத் தேவைப்பட்ட பொருள்களின் தட்டுப்பாடு.
2. உணவு இறக்குமதி குறைந்தது.
3. பல பொருள்களுக்குப் பெயரளவில் விலை கூறப்பட்டது ; பிறவற்றின் விலைகள் உண்மை விலையல்ல.
4. பல பொருள்கள் தரமிழந்தன. பல மாற்றுப் பொருள்கள்.

விளைவுகள் :

1. வேலையின்மை இல்லை.
2. கூலி உயர்ந்தது.
3. தொழிலாளர் கேடுறவில்லை. கற்ற தொழில் செய்தோர் வருந்தினர்.

1920 - 39 விலைகள் விழுந்தன :

பணம் :

1. மாற்றமுடியாத காகிதப் பணத்தின் வெளியீடு குறைந்தது.
2. தென் ஆப்பிரிக்கப் பொன் உற்பத்தி மீண்டும் பெருகியது.

உற்பத்தி :

1. பொதுவாக அதிகரித்தது.
2. தொழில் சீரமைப்பு - புது எந்திரங்கள், புது வினை முறைகள் துணைப்பொருள்கள் உபயோகம், கூலி குறைத்தல், மேல் செலவு குறைத்தல்.

விளைவுகள் :

1. வேலையின்மை.
2. கூலி குறைந்தது.
3. தொழில் தகராறுகள்.
4. தேசீயக் கடன் சுமை அதிகமாயிற்று.

1939 - 45 விலைகள் உயர்ந்தன :

பணம் :

நிறைய அதிகரித்தது. இங்கிலாந்துப் பாங்கின் நம்பிக்கை வெளியீடு விஸ்தரிக்கப்பட்டது.

உற்பத்தி :

1. பெரும்பாலும் போருக்காக. படையில் சேராத பொதுமக்களுக்குப் பொருள்கள் கிடைக்கவில்லை.
2. உணவு, உடைக் கட்டுப்பாடு.
3. பல விலைகள் கட்டுப்படுத்தப்பட்டன.

விளைவுகள் :

1. வேலையின்மையில்லை.
2. அதிகமான கூலி.
3. உபரி வருமானம் 'தேசீய சேமிப்பில்' முதலீடு; விலை வாசி உயர்வு மிக அதிகம் இல்லை.

32. இன்ஷூரன்ஸ்

இன்ஷூரன்ஸ் :

1. எதிர்பாராத நிகழ்ச்சிகளால் நஷ்டம், சேதம், பொறுப்பு ஏற்படக்கூடும்.
2. இந்நிகழ்ச்சிகள் ஏற்படக்கூடிய வாய்ப்பைக் கணக்கிட முடியும்.
3. பின்னர் ஏற்படக்கூடிய பெரிய நஷ்டத்தினின்று பாதுகாத்துக் கொள்ள ஒரு தெரிந்த சிறு நஷ்டத்தை இன்ஷூரன்ஸ் மூலம் அடைகிறோம். ''நஷ்டத்தைப் பரப்புதல்.''

இன்ஷூரன்ஸின் வகைகள் :

1. கடல். கப்பல், சரக்குகள். எலிஜபெத் காலம் முதல் அல்லது அதற்கும் முன்னிருந்து.
2. தீ. லண்டன் பெருந்தீக்குப்பின்.
3. ஆயுள். 18ஆம் நூற்றுண்டுக்குமுன் அதிகம் இல்லை.
4. விபத்து. 19ஆம் நூற்றுண்டு. பல வகைகள்.

ஈட்டுறுதி அளிக்கமுடியாத நஷ்டங்கள் :

1. பணத்தால் அளக்கமுடியாத நஷ்டங்க்ள். உதாரணம் எண்ணத்தளவில் மதிப்புள்ள பொருள்கள்.
2. நிச்சயமில்லாத நஷ்டங்கள், மதிப்பிட முடியாதவை. உதாரணம் : வாணிப ஏற்றத்தாழ்வுகளால் ஏற்படும் நஷ்டம்.
3. சட்ட விரோதமான செயல்களால் ஏற்படும் நஷ்டங்கள்.
4. ஈட்டுறுதி அக்கறையில்லாத நஷ்டங்கள்.

கடல் இன்ஷூரன்ஸ் :

முதலில் :

இடைக்காலத்தின் பின் பகுதியில் இத்தாலியில் தொடங்கின. டியூடர் காலத்தில் லாம்பர்டு வீதியில் வணிகர்கள். 'லாம்பர்டு வீதி வணிகர்களின் வழக்கங்களின்'படி பாலிசிகள். வணிகச் சட்டம்.

தகராறுகள் :

1. அட்மிரல்டி நீதி மன்றத்தில் தீர்க்கப்பட்டன.

1575 2. ராயல் எக்ஸ்சேஞ்சில் இன்ஷுரன்ஸ் கழகம். கடல் இன்ஷுரன்ஸ் பாலிசிகள் இங்குப் பதிவாயின தகராறு தீர்க்க மத்தியஸ்த மன்றம். அட்மிரல்டி மன்றம் வரை போன வழக்குகள் குறைந்தன.

17 வது நூ. 3. மத்தியஸ்த மன்றத்தின் முக்கியத்துவம் குறைந்தது. வழக்குகள் பொதுச்சட்ட நீதி மன்றங்களுக்கு எடுத்துச் செல்லப்பட்டன.

18 வது நூ. 4. மத்தியஸ்த மன்றம் மறைந்தது.

1720 **சலுகை பெற்ற கம்பெனிகள்:**

ராயல் எக்ஸ்சேஞ்சு அஷ்யூரன்ஸ்
லண்டன் அஷ்யூரன்ஸ் } சட்ட மூலம் அங்கீகரிக்கப்பட்டன.

1. கம்பெனிகளுக்குள் கடல் இன்ஷுரன்ஸ் பற்றி முற்றுரிமை. ஆனல் தனியாகவோ கூட்டாகவோ ஈட்டுறுதியாளர்கள் தொடர்ந்து தொழில் நடத்தினர்.

1721 2. ஆயுள், தீ இன்ஷுரன்ஸையும் கடல் இன்ஷுரன்ஸோடு செய்ய அனுமதி.

லாயிட்ஸ்:

முதலில், ஈட்டுறுதியாளர் சந்தித்த காப்பிக் கடை. கடல் இன்ஷுரன்ஸில் ஈடுபட்ட ஈட்டுறுதியாளர்களின் சங்கம்

1734 லாயிட்ஸ் பட்டியல் வெளியிடப்பட்டது.

முற்றுரிமைமீது தாக்குதல்:

1810 கடல் இன்ஷுரன்ஸுக்குப் புதுக் கம்பெனி தோற்றுவிக்க முயற்சி.

1811 இருந்த முற்றுரிமையைப் பறிக்க மசோதா தோற்றது.

1924 1720 ஆம் ஆண்டின் சட்டம் ரத்தாயிற்று. முற்றுரிமை முடிந்தது. பல புதுக் கூட்டுப் பங்குக் கம்பெனிகள் தோன்றின. ஈட்டுறுதியாளர்களின் நிலை ஆட்டம் கண்டது. ஆனல் அவர்கள் சமாளித்துக் கொண்டனர்.

தீ இன்ஷுரன்ஸ்:

முதல் திட்டங்கள்:

1. நகர மன்றம். பிரேரணை திரும்பி வாங்கப்பெற்றது.

1680 2. பயர் ஆபீஸ். 1712-ல் பினிக்ஸ்.

3. பிரெண்ட்லி சொஸைடி.

4. ஹாண்டு இன் ஹாண்டு.

தொழிலின் இயல்பு:

1. முதல் கம்பெனிகள் கட்டடங்களை இன்ஷுர் செய்தன; தட்டு முட்டுச் சாமான்களை யல்ல.

2. மர வீடுகளுக்கு இரண்டு மடங்கு பிரீமியம்.

3. பின்னர் கம்பெனிகள் வீடுகள், அதிலிருந்த சாமான்கள் இரண்டுக்கும் ஈட்டுறுதியளித்தன.

4. (தொழில் புரட்சியோடு தோன்றிய) தொழிற்சாலைகள், எந்திரங்கள், மூலப் பொருள்கள் உற்பத்தியானவை அனைத்துக்கும் இன்ஷுரன்ஸ்.

5. ஆபத்துக்களின் பாகுபாடு.

ஆயுள் இன்ஷுரன்ஸ்:

(பிரீமியங்களை மதிப்பிட மரண விகிதப் புள்ளி விவரங்கள் அவசியம்).

முதலில்:

1. எலிஜபெத் காலத்தில் ஆயுள் பாலிசிகள் குறுகிய காலத்தவை. புது ஒப்பந்தங்களால் புதுப்பிக்கப்பட்டன. வயது உயர, பிரீமியமும் உயரும்.

2. கடன்கள் திரும்பிவருவதற்காகக் குறுகிய காலப் பாலிசிகள் எடுக்கப்பட்டன.

3. ஈட்டுறுதிகள் கழகத்தில் பதிவு.

பதினெட்டாம் நூற்றுண்டு:

1. தம்மை நம்பினேருக்காக வணிகர்களும் தொழிலதிபர்களும் ஆயுள் இன்ஷுரன்ஸ் செய்துகொண்டனர்.

2. பல சங்கங்கள் தோன்றின; மரணம் நேர்ந்ததும் கொடுக்கப்படும் தொகை கட்டிய பிரீமியங்களின் எண்ணிக்கையைப் பொறுத்தது.

1756 3. எக்விடபில் சொஸைடி. ஆயுள் ஈட்டுறுதியை நிரந்தரமான ஒப்பந்தமாகக் கருதியது. விண்ணப்பித்த சமயத்தில் ஆன வயதைப் பொறுத்து நிலையான பிரீமியம்.

ஈட்டுறுதித் தொகையோடு இலாபப் பங்கும் சேர்த்துத் தரப்பட்டது.

1774 4. ஆயுள் இன்ஷுரன்ஸ் சட்டம். ஈட்டுறுதி அக்கறை தேவை. ஊக வாணிபமான சூது ஒப்பந்தங்களைத் தவிர்க்க இயற்றப்பட்டது.

1792 5. வெஸ்ட் மின்ஸ்டர்

1797 6. பெலிகன்

} புது ஒப்பந்தங்களைச் சேர்த்துக் கொடுப்பவருக்குக் கமிஷன் தரும் வழக்கம்.

பி. கு. இவை கூட்டு நிறுவனங்கள், கூட்டுப் பங்குக் கம்பெனிகள் அல்ல.

பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டு:

1. பல புதுக் கூட்டுப் பங்குக் கம்பெனிகள் 1824க்குப் பின் தோன்றின (இரு சலுகை பெற்ற கம்பெனிகளின் முற்றுரிமை நீங்கிய பின்)
2. இன்ஷுரன்ஸ் தொழில் பெருகியது.
3. புதுப்புது பாலிசி வகைகள்.
4. தொழில் இன்ஷுரன்ஸ்.

விபத்து இன்ஷுரன்ஸ்:

1. உடலுக்குத் தீங்கு. முதலில் ரெயில் விபத்துகள். பின்னர், எவ்வகை விபத்தும்.
2. வேறு பலவகை ஈட்டுறுதிகள்.

அரசாங்க மேற்பார்வையும் கட்டுப்பாடும்:

1870 **ஆயுள் இன்ஷுரன்ஸ் கம்பெனிகள் சட்டம்:**

1. 20,000 மிலியன் வைப்பை வாணிபக் கழகத்திடம் கட்ட வேண்டும். கம்பெனி 40,000 பவுன் இருப்பைச் சேர்த்ததும் திருப்பித் தரப்படும்.
2. ஆயுள் இன்ஷுரன்ஸுக்கான நிதிகளும் பிறவற்றின் நிதிகளும் தனித்தனியாக வைத்திருக்கவேண்டும்.
3. குறிப்பிட்ட மாதிரியில் கணக்குகள்.
4. நிதி நிலைமைபற்றிக் காலந்தோறும் விசாரணை.

1909 **இன்ஷுரன்ஸ் கம்பெனிகள் சட்டம்:**

1. எல்லாவகை இன்ஷூரன்ஸுக்கும் பொருந்தியது. (மோட்டார், கப்பல், விமானம் தவிர. மோட்டார் இன்ஷூரன்ஸ் 1930லும், கப்பல், விமான இன்ஷூரன்ஸ் 1946லும் தான் சேர்க்கப்பட்டன.)

   கம்பெனிகளுக்கு மட்டும். லாயிட்ஸ் ஈட்டுறுதியாளருக்குப் பொருந்தாது.

2. ஒவ்வொரு வகை இன்ஷூரன்ஸுக்கும் தனித்தனியாக 20,000 பவுன் வைப்பு (சில விதி விலக்குகள்) ; சாதாரணமாக வைப்புகள் திருப்பித்தரப்பட மட்டா.

3. ஒவ்வொரு வகை இன்ஷூரன்ஸுக்கும் தனித்தனி நிதிகள். முதலீடுகள் தனித்தனியாக இருக்கவேண்டாம்.

4. குறிப்பிட்ட நமுனுக்களின் மாதிரியில் கணக்குகளும் ஐந்தொகையும்.

1946 இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனிகள் சட்டம்.

1. எல்லா வகை ஈட்டுறுதிக்கும்.

2. கம்பெனியின் செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் 50,000 பவுனுக்குக் குறையக் கூடாது.

3. பொறுப்புகளை விடச் சொத்துகள்.

   (அ) 50,000 பவுன். அல்லது

   (ஆ) வருடாந்தர பிரீமிய வருவாயில் பத்திலொரு பங்கு.

   இவ்விரண்டில் அதிகமான தொகையின் அளவுக்கு அதிகமாக இருக்கவேண்டும்.

4. வைப்பு முறை கைவிடப்பட்டது.

இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனிகள்பற்றி அரசாங்கத்தின் மனோபாவம்:

1870 ஒருவகை ஈட்டுறுதிக்குத்தான் மேற்பார்வை. கம்பெனியின் நிதி நிலைமைக்கு அரசாங்கம் சான்றிதழ் அளிக்கவில்லை. நிதி நிலைமை மோசமான கம்பெனிகளை வியாபாரம் செய்வதினின்று தடுக்கவுமில்லை.

விளம்பரத்துக்கு வழி செய்தது. அதனின்று மக்கள் தாமே கம்பெனிகளின் நிலைபற்றித் தீர்மானித்துக் கொள்ள வேண்டியது.

1946 எல்லா வகை ஈற்றுறுதியும். கம்பெனிகளின் நிதி நிலைமை சரியாக இருக்குமாறு செய்யவும் பொது மக்களைப் பாதுகாக்கவும் அரசாங்கம் முயற்சி செய்தது.

கட்டாய இன்ஷுரன்ஸ் :

1. தொழிலாளர் நஷ்டஈட்டுச் சட்டங்களின்படி.
2. விமான முதலாளிகள், பிரயாணிகள் விஷயத்தில்.
3. மூன்றும் நபர் மோட்டார் ஈட்டுறுதி. (மோட்டார் ஈட்டுறுதியாளர் கழகத்தின் உத்தரவாதம்)
4. தேசீய இன்ஷுரன்ஸ்.

தேசிய இன்ஷுரன்ஸ் :

1911 1. (அ) நோயுறுதல், வேலையின்மை.
(ஆ) எல்லா உடலுழைப்பாளர்களும், அல்லாத தொழிலாளர்கள் சிலரும்.

1946 2. (அ) நோயுறுதல், வேலையின்மை, பேறுகாலம், முதுமையில் உபகாரச் சம்பளம், விதவைகள் உபகாரச் சம்பளம், சாவுக்குப்பின் பிறருக்கு உதவி.
(ஆ) எல்லாருக்கும், 16—65 வயது. (சில விதி விலக்குகள்)
i. வேலையில் உள்ளோர்.
ii. சுயமாக உழைப்போர்.
iii. வேலையில் இல்லாதவர்.

இன்ஷுரன்ஸ் முறையின் நன்மைகள் :

1. "நஷ்டத்தைப் பரப்புதல்."
2. தொழிலிலும் வாணிபத்திலும் முதலீடு செய்யப் பணம்.
3. தீத் தடுப்பு.
4. கொதிகலன் கண்காணிப்பு.
5. வெளிநாட்டில் இத் தொழிலை நடத்துவது - நிறைய. அன்னியச் செலாவணி நிறைய சம்பாதிக்கிறது.

33. தலையிடாக் கொள்கையின் காலம்.

தலையிடாமைக் கொள்கையின் அடிப்படைத் தத்துவம் :

கட்டுப்பாடற்ற போட்டியால் தனியார் ஒவ்வொருவருக்கும் கூடுமான அளவு அதிக நன்மை—ஒவ்வொருவரும் தமக்கு மிகவும் நல்லதைச் செய்வர்.

ஒவ்வொருவரும் தம் உச்ச நலனைப் பேணுவதால் சமூகத்துக்கு உச்ச நலன்.

தேசீய அக்கறை, பொருளாதாரத் துறையில் அரசாங்கம் குறிக்கிட்டால் பாதிக்கப்படும்.

தலையிடாமைக் கோட்பாட்டினால் அரசாங்கக் கொள்கையில் ஏற்பட்ட விளைவுகள் :

1. தொழில் வினைஞர்கள் சட்டம் அமலானது நின்றது.
2. பட்டயக் கம்பெனிகளின் வெளிநாட்டு வாணிப முற்றுரிமை முறிந்தது.
3. பழைய குடியேற்ற முறை தளர்த்தப்பட்டது.
4. முதலில் தோன்றிய ஆலைகள்மீது கட்டுப்பாடுகள் இல்லை.
5. ஆலை நகரங்களில் கட்டடங்கள்மீது கட்டுப்பாடுகள் இல்லை.
6. போக்குவரத்துச் சாதனங்களைத் தனியார் வளர்த்தனர்.

1793-1815 போர்க்காலம் :

1. மக்கள் தொகை அதிகரித்தது.
2. தொழில் வளர்ந்தது.
3. விவசாயம் செழித்தது.
4. ஏற்றுமதி வாணிபம் பெருகியது.
5. நாட்டுச் செல்வம் உயர்ந்தது; ஆனால் அதன் பங்கீட்டில் ஏற்றத்தாழ்வு இருந்தது.
6. சமூகச் சூழ்நிலை மோசமாக இருந்தது.

1815-50 மந்த காலம் :

1. வாணிபத்தில் மந்தம்.
2. வேலையின்மை.
3. குறைந்த ஊதியங்கள்.

4. தேசீய வரிகளும் தல வரிகளும் அதிகா.
5. தானியச் சட்டம் இருந்தும், விவசாய ந்நம்.
6. விலைகள் விழுந்தன.

முடிவில் மந்தம் நீங்கியதின் காரணங்கள் :

1. எந்திரங்கள்.
2. ஊதியச் செலவு குறைவு.
3. பொன் திட்ட நாணயம்.
4. சொத்துமீதும் மூலதனத்தின்மீதும் வரிச் சுமை மிகக் குறைவு.
5. நாட்டில் அரசியலில் குழப்பமில்லை.

தலையிடாக் கொள்கையினர் கருத்து :

கஷ்டங்களுக்குத் தடையிலா வாணிபக் கொள்கைகள் காரண மல்ல; ஆனால் அவற்றை முழுமையாகக் கடைப்பிடிக்காதது தான் எனக் கருதப்பட்டது. பொருளாதாரத்தின்மீது மிச்ச மிருந்த அரசாங்கக் கட்டுப்பாடுகளையும் நீக்க முயற்சி.

1824-5 1. கூட்டுச் சங்கச் சட்டங்கள் தளர்த்தப்பட்டன.
1825 2. எந்திர ஏற்றுமதி அனுமதிக்கப்பட்டது.
1825 3. மக்கள் வெளியேறுவது பற்றிய கட்டுப்பாடுகள் நீக்கப்பட்டன.
4. ஹஸ்கிஸ்ஸனின் சுங்கச் சீர்திருத்தம்.
1834 5. ஏழைகளுக்குப் பண உதவி முறை ஒழிக்கப்பட்டது.
1842-61 6. வாணிபத்தின்மீதிருந்த தளைகள் நீக்கப்பட்டன.

மனிதாபிமான வாதம் :

ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட பொருளாதாரக் கொள்கைகளுக்கு எதிராக, வாளாயிருக்காமல் சூழ்நிலையில் அபிவிருத்தி செய்ய முயற்சிகள்.

1833-50 1. தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள்.
1842 2. சுரங்கச் சட்டம்.
1833 3. கல்வி மானியங்கள்.
1848 சுகாதாரக் கழகம்.

1850-75 சுபிட்ச காலம்:

1. 'பொற்காலம்.'
2. விலைகள் உயர்ந்தன.
3. போக்குவரத்து முன்னேற்றத்தால் வாணிபம் பெருகியது.
4. பிற இடங்களில் பல போர்கள். பிரிட்டனில் அமைதி.
5. அன்னியப் போட்டி தீவிரமாக இல்லை. பிற நாடுகள் போர் செய்து கொண்டிருந்தன. அல்லது அப்போதுதான் பொருளாதார நிலையைச் சீர் செய்துகொண்டிருந்தன.

தலையிடாக் கொள்கையினர் கருத்து:

இதற்கு முந்திய காலத்தில் பொருளாதாரக் கட்டுப்பாடுகள் நீக்கப்பட்டதால்தான் இச் சுபிட்சம் என்று அதன் ஆதரவாளர்கள் கூறினர்.

மனிதாபிமான வாதம்:

ஏற்கெனவே செய்த சீர்திருத்தங்களால் கேடு விளையவில்லை ஆதலின் மேலும் சீர்திருத்தம் வேண்டும் என்றனர்.

1875-1900 மந்த காலம்:

1. விலைகள் விழுந்தன.
2. வெளிநாட்டு ஆலை உற்பத்தியின் போட்டி. முக்கியமாக ஜெர்மனியிலிருந்தும் அமெரிக்க ஐக்கிய நாட்டிலிருந்தும். இவ்விரு நாடுகளும் தொழிற் பாதுகாப்புக் கொள்கையை அனுசரித்தன.
3. விவசாய மந்தம்.
4. கப்பல் தொழிலில் மந்தம்.
5. எஃகுத் தொழில். ஜெர்மனி, அமெரிக்காவிலிருந்து கார எஃகு.
6. வேலையின்மை.

தலையிடாக் கொள்கையினர் கருத்து:

ஜெர்மனி, அமெரிக்க நாடுகளில் அரசாங்கம் தொழில், வாணிபம், விவசாயத்தை ஆதரிப்பதைக் கண்டு இக் கருத்தின் மதிப்பில் மக்கள் மேலும் மேலும் ஐயங் கொள்ளலாயினர்.

34. தலையிடாக் கொள்கையின் மறைவு

மறைவுக்குக் காரணம்:

பிற நாடுகளில் அரசாங்க உதவியுடன் வாணிபமும் தொழிலும் பெருகின.

அரசாங்க நடவடிக்கைகள்:

(க) **தொழிலாளர் நலனுக்காக:**

1. தொழிற்சாலைச் சட்டங்களை விஸ்தரித்தது, தொகுத்தது.

2. கடைச் சிப்பந்திகள்.

1893 (அ) கடைநேரச் சட்டம்.

1904 (ஆ) கடையை முன்னதாக மூடும் சட்டம்.

3. தொழிலாளரைக் கசக்கிப் பிழிதல்:

1909 (அ) தொழில் கழகங்கள் சட்டம். சில அட்டவணைத் தொழில்களில் குறைந்த கூலி வரம்பை நிர்ணயிக்கத் தொழில் கழகங்கள் அமைக்கப்பட்டன.

1918 (ஆ) தொழில் கழகங்கள் சட்டம். முறை விஸ்தரிக்கப்பட்டது.

4. விபத்துக்களுக்கு நஷ்டஈடு:

1880 (அ) முதலாளிகள் பொறுப்புச் சட்டம். தொழிலாளிகள் வேண்டாமென ஒப்புக்கொண்டதால் பலனற்றுப் போயிற்று.

1896 (ஆ) தொழிலாளர் நஷ்ட ஈட்டுச் சட்டம். வேண்டாமென ஒப்புக்கொள்ளுதல் தடை செய்யப்பட்டது.

5. வாழ்க்கையில் நேரக்கூடிய கேடுகள்:

1909 (அ) முதியோர் ஓய்வு ஊதியம்.

1911 (ஆ) தேசீய இன்ஷுரன்ஸ்.

6. தொழில் தகராறுகள்:

1896 (அ) ஒன்றுபடுத்தல் சட்டம். வாணிபக் கழகத்துக்குச் சில உரிமைகள்.

1908 (ஆ) மத்தியஸ்த மன்றங்கள் நிறுவப்பட்டன.

1914-18 (இ) யுத்த தளவாட சாலைகளில் தகராறுக்குக் கட்டாய மத்தியஸ்தம்.

1916 (ஈ) விட்லீ மன்றங்கள் அமைக்கப்பட்டன.

1919 (உ) தொழில் நீதி மன்றங்கள் சட்டம்.

7. கல்வி முறை.

(ங) விவசாயத்தின் நலனுக்காக :

1. விவசாயக் கழகம் நிறுவப்பட்டது.
2. அபிவிருத்தி செய்ததற்கு நஷ்ட ஈடு.
3. கால்நடைகளுக்குத் துப்புரவு விதிகள்.
4. விவசாயக் கல்வி.
5. தல வரி விலக்கு.

(ச) வியாபாரத்தின் நலனுக்காக :

1887 1. சரக்குக் குறிகள் சட்டம்.

2. போலி வாணிகத் தனிக்குறிகளுக்குத் தடை.

1907 3. பேடன்டுச் சட்டம். பிரிட்டிஷ் பேடன்டோடு வெளி நாட்டில் உற்பத்தி செய்து இங்கு விற்பதற்குத் தடை.

4. வாணிபக் கழகத்தின் வியாபாரச் செய்தித்துறை. போர்டு ஆப் டிரேடு ஜர்னல்.

5. வெளிநாட்டு வாணிபத் துறை.

(ஞ) சாம்ராச்சிய வளர்ச்சி :

1870க்குப்பின் குடியேற்றங்கள் விஷயத்தில் நோக்கம் மாறியது: காரணம் :

1. எந்திரப் போக்குவரத்து. போக்குவரவு விரைவாகியது.
2. பிற நாடுகள் குடியேற்றங்கள் அமைக்க ஆர்வம் கொண்டன. பிரிட்டிஷ் பேரரசின் முக்கியத்துவத்தை ஆங்கிலேயர் உணரலாயினர்.

சுயாட்சி பெற்ற டொமினியன்கள் :

1. பொறுப்புள்ள சர்க்கார்.
2. குடியேற்ற, பேரரசு மகாநாடுகள்.
3. செய்தித் தொடர்பில் முன்னேற்றம். தபால், கம்பித் தொடர்பு, ஒலி பரப்பு.

1908 4. பேரரசு வாணிபக் கமிஷனர்கள்.

1900 5. குடியேற்ற அரசாங்கக் கடன் பத்திரங்கள் சட்டம்.

6. சுங்க வரிச் சலுகைகள் :

1897 கானடா அளித்தது.

1919 பிரிட்டன் சில பொருள்களுக்கு அளித்தது.

1932 சலுகை பற்றிய பொதுத் திட்டம்.

வெப்ப மண்டலக் காலனிகள் :

1. பொதுத் துறைப்பணிகள் - சாலைகள், துறைமுகங்கள், நீர்ப் பாசனம், பாலங்கள், பொதுக் கட்டடங்கள்.
2. வெப்ப மண்டல மருத்துவம்.
3. வெப்ப மண்டல விவசாயம்
   (அ) பிரிட்டிஷ் பருத்தி பயிரிடுவோர் சங்கம்.
   (ஆ) நில வடிகால்
   (இ) நீர்ப்பாசனம்
   (ஈ) பயிரிடல்.
   (உ) ஒட்டுண்ணிகள்.

(ட) பிற பொருளாதார நடவடிக்கைகள் :

1931 - 2 1. வரியற்ற இறக்குமதி முறை கைவிடப்பட்டது; பொதுவாக வரிகள், பேரரசு நாடுகளுக்குச் சலுகை.

2. விவசாயம், கப்பல் தொழில் ஆகியவற்றுக்கு உதவிகள்.

35. 1939-45 போருக்குப்பின்

1945-1951 **தொழிற்கட்சி சர்க்கார் :**

குறிக்கோள்கள் :

1. அமைதிகாலப் பொருளாதார அமைப்பை மீண்டும் ஏற்படுத்துதல்.
2. தேசீயமயமாக்கும் திட்டங்கள்
3. சமூகச் சீர்திருத்தத் திட்டங்கள்.

தேசீயமயமாக்குதல் :

பொதுத் திட்டம் ;

1. அத்துறைக்கான அமைச்சரால் நியமிக்கப்பட்ட மத்தியக் கழகம்.

2. (சில சமயம்) துணைக் கழகங்கள்.
3. (சில சமயம்) ஆலோசனைக் கமிட்டிகள்.

1946 இங்கிலாந்துப் பாங்கு:

ஏற்கெனவே இருந்து வந்த சூழ்நிலைக்குச் சட்டப்படி அங்கீகாரம்.

1946 நிலக்கரி:

1. தேசீயக் கரிக்கழகம். எரிபொருள், மின்சார அமைச்சரால் நியமிக்கப்பட்டது.
2. தொழிற்சாலைகள், வீடுகளில் கரி உபயோகிப்போர் பிரதிநிதிகள் கொண்ட ஆலோசனைக் கவுன்சில்கள்.

1947 மின்சாரம்:

1. தேசீய மின்சாரக் கழகம். எரிபொருள், மின்சார அமைச்சரால் நியமிக்கப்பட்டது.
2. பதினான்கு பிரதேசக் கழகங்கள்.

1947 போக்குவரத்து:

1. பிரிட்டிஷ் போக்குவரத்துக் கமிஷன், போக்குவரத்து அமைச்சரால் நியமிக்கப்பட்டது.
2. ஐந்து நிர்வாக அமைப்புகள்: ரெயில்வேக்கள், சாலைப் போக்குவரவு, கப்பல் துறைகளும் உள்நாட்டு நீர்வழிகளும், லண்டன் போக்குவரவு, ஹோட்டல்கள்.
3. இருப்புப்பாதைக் கட்டண டிரிபியூனல், இருப்புப்பாதை மற்றும் கால்வாய்க் கமிஷன் } ஒழிக்கப்பட்டன.
4. போக்குவரத்து டிரிபியூனல், கட்டணங்களை அங்கீகரிக்க.

1948 எரி வாயு:

1. எரி வாயு கவுன்சில், எரிபொருள், மின்சார மந்திரியால் நியமிக்கப்பட்டது.
2. பன்னிரு பிரதேசக் கழகங்கள்.
3. ஆலோசனை மன்றங்கள்.
4. தேசீய நிலக்கரிக் கழகத்தோடு கூட்டுறவு.

1946 சிவில் விமானப் போக்குவரவு:

1. சிவில் விமானப் போக்குவரவு மந்திரியால் நியமிக்கப்பட்ட மூன்று நிறுவனங்கள்.

   பிரிட்டிஷ் வெளிநாட்டு விமானப் போக்குவரவு.

   பிரிட்டிஷ் ஐரோப்பிய விமானப் போக்குவரவு.

   பிரிட்டிஷ் தென் அமெரிக்க விமானப் போக்குவரவு.

2. விமானப் போக்குவரவு ஆலோசனைக் கவுன்ஸில்.

இரும்பும் எஃகும்:

பலத்த எதிர்ப்பிருந்தும் அரசுடைமையாக்கப்பட்டன.

1946 பேராசு தொலைச் செய்தித் தொடர்பு:

கேபில் அண்டு வயர்வெஸ் லிட் டின் மூலதனப் பங்குகளை அரசாங்கம் வாங்கியது. கருவூலம் இயக்குநர்களை நியமித்தது. போஸ்ட் மாஸ்டர் ஜெனரலின் ஆதிக்கத்தில்.

டைமுறைக் குழுக்கள்:

1. பல தொழில்களில். வாணிபக் கழகத் தலைவர் நியமித்தார். அவருக்கு அவை அறிக்கை சமர்ப்பித்தன.
2. முதலாளிகள், தொழிலாளிகள், பிற அக்கறைகளின் பிரதிநிதிகள் அங்கத்தினர். வேறொரு துறையில் தேர்ச்சிமிக்க தலைவர்.
3. அத்தொழிலின் நிலைமையை ஆராய்ந்து அபிவிருத்திபற்றி யோசனை கூற.

விவசாயம்:

உற்பத்தியைப் பெருக்கும் வழிகள் கடைப்பிடிக்கப்பட்டன. (வேறு இடத்தில் விவரிக்கப்பட்டன.)

சமூக நிவாரணம்:

1945 1. குடும்பத்துக்குப் பண உதவிச் சட்டம்.
1946 2. தேசீய இன்ஷுரன்ஸ் (தொழில் காயங்கள்) சட்டம்.
1946 3. தேசீயச் சுகாதாரச் சேவைச் சட்டம்.
1946 4. தேசீய இன்ஷுரன்ஸ் சட்டம்.
1948 5. தேசீயப் பண உதவிச் சட்டம்.

பொருளாதார நடவடிக்கைகள்மீது கட்டுப்பாடு :

போர்க்காலத்தில் :

அவசியம். மிகப்பரவலாக.

அமைதிக் காலத்தில் :

தொழிற் கட்சி வேண்டுமென்றது. கன்சர்வேடிவ்கள், அவ்வளவு விரும்பவில்லை. நிறைய இருந்தது.

அரசுடைமையாக்கல் :

1. சட்டமியற்றித் தொழிற் கட்சி செய்தது.
2. எல்லாவற்றையும் கன்சர்வேடிவ்கள் தனியுடைமையாக்கவில்லை.

1953 3. இரும்பு-எஃகுத் தொழில் மட்டும் தனியுடைமையாக்கப்பட்டது.

1953 4. போக்குவரத்தை அரசாங்கம் நடத்தியதில் ஒரு மாற்றம். சாலைப் போக்குவரவில் தனியார் நிறுவனங்கள் அனுமதிக்கப்பட்டன.

பொதுநல அரசு :

இரு கட்சிகளும் ஆதரித்தன.

போருக்குப்பின் கட்டுப்பாடுகள் :

1. வீட்டு வாடகை. முதல் உலகப் போரிலிருந்தே இருந்தது. மிகவும் சிக்கலான கட்டுப்பாடுகள் ஓரளவுக்குக் கட்டுப்பாடு நீக்கப்பட்டது.

1957 2. கட்டடம். சில ஆண்டுகளுக்கு முக்கியமாக வீடுகள் மட்டும். பின்னர் வேறு கட்டடங்களும் அனுமதிக்கப்பட்டன.

1954 3. உணவுப் பங்கீடும். அரசாங்கப் பண உதவியும் முடிவடைந்தன.

1950 4. பெட்ரோல். பங்கீடுமுறை முடிவடைந்தது.

1954 5. வெளிநாட்டுப் பிரயாணச் செலவுக்கு அனுமதி. அதிகரிக்கப்பட்டது.

6. தொழிலும் வாணிபமும்.

(அ) மூலதன வெளியீட்டுக் கமிட்டி.

1953 50,000 பவுன் வரை அனுமதியின்றி வெளியிடலாம்.

1956 10,000 பவுன் வரை அனுமதியின்றி வெளியிடலாம்.

(ஆ) மூலப்பொருள்கள் ஒதுக்கிடு அநேகமாக நின்று விட்டது. பத்திரிகைக் காகிதத்துக்குக் கட்டுப்பாடு நின்றது.

1948 (இ) முற்றுரிமைகள் கமிஷன் நிறுவப்பட்டது.

1947 (ஈ) அபிவிருத்திக் கவுன்சில்கள் சில நிறுவப்பட்டன.

1945 (உ) ஊதியக் கவுன்சில்கள். தொழில் கழகங்களுக்குப் பதிலாக.

பன்னாட்டு வாணிப நிலை :

1. போருக்குமுன், புலனாகும் இறக்குமதிகள், புலனாகும் ஏற்றுமதிகளைவிட அதிகம்; அதைச் சமநிலைப்படுத்தப் புலனாகா ஏற்றுமதிகள் இருந்தன. அவை :
   (அ) வெளிநாட்டில் முதலீடுகள் பெற்ற இலாப ஈவும் வட்டியும்.
   (ஆ) கப்பல் வருமானம்.
   (இ) வெளிநாட்டில் இன்ஷூரன்ஸ் இலாபங்கள்.
   (ஈ) நிதி வசதிகளில் வருமானம்.
2. போரின்போது, முதலீடுகள் விற்கப்பட்டன. புலனாகா ஏற்றுமதிகள் குறைந்தன.
3. போருக்குப்பின், புலனாகா ஏற்றுமதிகள் சிறிது அதிகரித்தன.
4. புலனாகும் ஏற்றுமதிகளை அதிகரிக்கவேண்டிய அவசியம்.
5. பிற நாடுகளில் இறக்குமதிக் கட்டுப்பாடுகள்.
6. போர் முடிந்த உடனே, பிற நாடுகளிலிருந்து உதவி.
   (அ) காமன்வெல்த் நாடுகள், கொடையும் கடனும்.
   (ஆ) அமெரிக்க ஐக்கிய நாடு. கடனும் மார்ஷல் உதவியும்.

ஐரோப்பியப் பொதுச் சந்தை :

1957 1. ஆறு நாடுகளின் ஒப்பந்தம். (பெல்ஜியம், பிரான்ஸ், மேற்கு ஜெர்மனி, இதாலி, லக்சம்பர்க், நெதர்லண்ட்ஸ்.)

2. அவற்றுக்குள் வாணிபத்துக்குத் தடையில்லை.

3. பிற நாடுகளின் பொருள்களுக்கு ஒரே அளவில் இறக்குமதி வரி.

4. பிரிட்டன் சேர முடியவில்லை. காரணம்:
   (அ) காமன்வெல்த் நாடுகள்.
   (ஆ) விவசாயப் பொருள்கள்.

தொழில் சம்பந்தமாகத் தடையிலா வாணிபப் பிராந்தியம்:
பிரிட்டனது யோசனை.

1. எல்லா மேற்கு ஐரோப்பிய நாடுகளும் சேரலாம்.
2. தமக்குள் தொழில் உற்பத்தியின் வாணிபத்தின்மீது தடையில்லை.
3. விவாயப் பொருள்களுக்கு விதி விலக்கு.

பிரான்ஸ் இதை நிராகரித்தது.

வெளி ஏழு (The Outer Seven)
ஐரோப்பியத் தடையிலா வாணிபச் சங்கத்தை பிரிட்டனும் பொதுச் சந்தையிலில்லாத வேறு ஐரோப்பிய நாடுகள் ஆறும் அமைத்தன.

பிரிட்டனின் நிதிநிலைமை:

பிரச்சினைகள்:

1. சுற்றிச் சுற்றி உயரல். விலைகளும் ஊதியக் கோரிக்கைகளும்.

1957 2. பவுனுக்குப் பாதகமாக ஊக வாணிபம்.

அரசாங்க நடவடிக்கை:

1. பவுனின் மதிப்பைக் குறைப்பதில்லை.
2. அதே அன்னியச் செலாவணி மதிப்பு இருக்கும்.
3. அரசாங்கம், தல ஆட்சிகளின் செலவைக் குறைத்தது.
4. பாங்குக் கடன்களைக் குறைத்தது.
5. பாங்கு விகிதத்தை உயர்த்தியது.
6. மூலதன வெளியீட்டை அனுமதிப்பதில் கண்டிப்பாக இருந்தது.
7. அரசுடைமையாகிய தொழில்களின் நஷ்டத்தை ஈடு செய்ய அரசாங்கம் மறுத்தது.

1958 மீண்டும் செழிப்பு:

1. கட்டுப்பாடுகள் தளர்த்தப்பட்டன.
2. உள்நாட்டில் முதலீடுகளுக்கு அங்கீகாரம் தேவையில்லை.

3. வாணிபம் பெருகியது.
4. வேலையின்மை குறைந்தது.

1959-61 வெளிநாட்டு வாணிபம்:

மோசம்.

1961 அரசாங்க நடவடிக்கை:

1. பாங்கு விகிதம் 7%
2. பாங்குக் கடன்களைக் குறைத்தது.
3. சுங்கம், ஆயத் தீர்வைகள் 10% உயர்ந்தன.
4. விற்பனை வரி உயர்ந்தது.
5. ஊதிய உயர்வு நிறுத்திவைக்கப்பட்டது.
6. மூலதனச் செலவுகள் நிறுத்தப்பட்டன அல்லது தள்ளிப் போடப்பட்டன.

தேசியப் பொருளாதார வளர்ச்சிக் கவுன்ஸில் :

அரசாங்கத்துக்கு யோசனை கூற, (கட்டுப்படுத்த அல்ல).

பொதுச் சந்தை.

சேர பிரிட்டன் விண்ணப்பித்தது. ஷரத்துக்கள் :
காமன் வெல்த் விவசாயம்.

1958 பொதுவாக பிரிட்டன் நிலைமை:

1. பொதுநல அரசு.
2. உண்மையில் ஏழ்மை இல்லை.
3. கல்வி வளர்ச்சி.
4. வீடு கட்டுவதிலும் சேரி ஒழிப்பதிலும் முன்னேற்றம்.
5. வேலையின்மை மிகக் குறைவு.
6. சில ஏற்றுமதிகளில் உலகில் முதல் இடம் – மோட்டார் வண்டிகள், சைக்கிள்கள், மோட்டார் சைக்கிள்கள், விமானங்கள், தொழில் ரசாயனப் பொருள்கள், மின்சார எந்திரங்கள், கப்பல் கட்டுவது.
7. அணுப் பிளவு (nuclear fission), அணுச் சேர்க்கை (nuclear fusion) துறைகளில் முன்னேற்றம்.
8. தொழிலில் தன்னியக்கப் பொறிகள் அமைப்பதில் அபிவிருத்தி.

பொருட் குறிப்பு அகராதி

(Index)

[எண் - பக்க எண்]

கலைச்சொல் அகராதி

ஆங்கிலம் - தமிழ்

Absenteeism	வேலைக்கு வராமை
Agent	முகவர்
Aliens	அன்னியர்
Allotment	நில ஒதுக்கீடு
Allowance	பணஉதவி முறை
Amalgamation	இணைப்பு
Apprenticeship	தொழிற் பயிற்சி
Assessed taxes	மதிப்பிட்ட வரிகள்
Automation	தன் இயக்கப் பொறிகள்
Balance of Payments	செலுத்து நிலை
Balance of Trade	வாணிப நிலை
Balance Sheet	ஐந்தொகை
Bank Charter Act	பாங்குச் சாசனச் சட்டம்
Banking School	பாங்குயியல் கருத்தாளர்கள்
Bank of England	இங்கிலாந்துப் பாங்கு.
Bank Rate	பாங்கு விகிதம்
Basic steel	கார எஃகு
Bimetallism	இரட்டை (உலோக) நாணய முறை
Birth Rate	பிறப்பு விகிதம்
Black Death	பெருங்கொள்ளை நோய்
Blockade	கடல் மறியல்
Board of Trade	வாணிபக் கழகம்
Bonded Warehouse	சுங்கக் கிடங்கு
Bounty	அரசாங்கப் பணஉதவி, மானியம்
Breeding	இனவிருத்தி
Building society	கட்டடச் சங்கம்

Capital levy	மூலதன வரி
Central bank	மத்திய பாங்கு
Chamber of commerce	வணிகர் சங்கம், வணிகர் சபை
Chancellor of The Exchequer	நிதி மந்திரி, கருவூலத் தலைவர்
Chartist movement	மக்கள் உரிமைச் சாசன இயக்கம்
Cheap money	மலிவான பணம்
Cheque	செக்கு, உண்டியல்
Civil Aviation	சிவில் விமானப் போக்குவரவு
Civil War	உள்நாட்டுப் போர்
Classical economists	தொன்மைப் பொருளியலார்
Clearing house	தீர்வகம்
Colonial preference	குடியேற்றச் சலுகை
Combination Laws	கூட்டுச் சங்கச் சட்டங்கள்
Common carrier	பொதுச்சரக்கேற்றிச் செல்பவர்
Common Market	பொதுச்சந்தை
Commonwealth	காமன்வெல்த்
Conciliation	சமரசம் செய்தல்
Consolidated Fund	தொகுநிதி
Consolidation	ஒருங்கு சேர்த்தல்
Continental system	ஐரோப்பியக் கண்ட முறை
Co-operative movement	கூட்டுறவு இயக்கம்
Corn Laws	தானியச்சட்டம்
Crown	அரசு
Currency in circulation	பணப்புழக்கம்
Currency note	கருவூல நோட்டு
Currency school	செலாவணிக் கருத்தாளர்கள்
Customs duties	சுங்கவரிகள்
Dairy farming	பால் பண்ணைத் தொழில்
Death Duty	மரணவரி
Death Rate	மரணவிகிதம்
Deferred Rebate system	கட்டணக் கழிவு ஒத்திப்போட்டுத் தரும் முறை
Deflation of currency	செலாவணி அளவைக் குறைத்தல்
Denationalize	மீண்டும் தனியார் உடைமையாக்கல்
Depression	மந்தம்
Diesel Engine	டீஸல் பொறி
Director	இயக்குநர்
Direct tax	நேர்முக வரி

Discount house — உண்டியல் கழிவகம்
Dividend — இலாப ஈவு
Division of labour — வேலைப்பகிர்வு
Earned income — ஈட்டிய வருமானம்
Employment Exchange — வேலை வாய்ப்பகம்
Engineering — பொறியமைப்பு, பொறியியல்
Estate Duty — எஸ்டேட் வரி
Exchange Equalization Fund — அன்னியச் செலாவணிச் சமன்பாட்டு நிதி
Extensive cultivation — பரந்த சாகுபடி
Factory Act — தொழிற்சாலைச் சட்டம்
Federation — இணைப்பு, கூட்டு, சமஷ்டி
Fidelity guarantee — நம்பிக்கை உத்தரவாதம்
Fiduciary issue — நம்பிக்கை வெளியீடு
Financial crisis — நிதி நெருக்கடி
Foreign Exchange — அன்னியச் செலாவணி
Free Trade — வரியற்ற ஏற்றுமதி, இறக்குமதி, தடையிலா வாணியம்
Friendly benefits — தோழமை உதவிகள்
Friendly societies — தோழமைச் சங்கங்கள்
Funded debt — நிதிக்கடன்
Gold standard — பொன் நாணயத் திட்டம்
Guardians of the Poor — இரவலர்காவலர்
Half-time system (factories) — பாதி நேர வேலை
Hanse Merchants — ஹேன்ஸ் வணிகர்கள்
Hill farming — மலை மேய்ச்சல், மலை விவசாயம்
House of Lords — பிரபுக்கள் சபை
Imperial Preference — பேரரசு வரிச்சலுகை
Income-tax — வருமான வரி
Inconvertible paper currency — பொன்னாக மாற்றலாகாக் காகிதப் பணம்
Index numbers — குறியீட்டு எண்
Indirect tax — மறைமுக வரி
Industrial Revolution — தொழிற் புரட்சி
Inland navigations — உள்நாட்டு நீர்வழிகள்
Inland Waterways — உள் நாட்டு நீர்வழிகள்
Inspector — ஆய்வாளர், இன்ஸ்பெக்டர், கண்காணிப்பாளர்
Insurable interest — ஈட்டுறுதி அக்கறை

Insurance	இன்ஷூரன்ஸ்
Intensive cultivation	செறிந்த சாகுபடி
Internal combustion engine	உள் எரிப்பொறி
Invisible export	புலனுகா ஏற்றுமதி
Joint Industrial (Whitley) councils	கூட்டுத் தொழில் மன்றங்கள்
Joint stock bank	கூட்டுப் பங்குப் பாங்கு
Joint stock company	கூட்டுப்பங்குக் கம்பெனி
Journey men	தேர்ந்த கூலியாட்கள்
Justice of the Peace	அமைதி காக்கும் நீதிபதிகள்
Labour Party	தொழிற்கட்சி
Laissez-faire	தலையிடாமை
Land-drainage	நிலவடிகால்
Law Merchant	வணிகச் சட்டம், வணிக நீதி
Learned Profession	கற்ற தொழில்கள்
Legal tender	சட்ட முறைப் பணம்
Limited liability	வரையறுக்கப்பட்ட பொறுப்பு
Liner	முறை வழிக்கப்பல்
Lloyds list	லாயிட்ஸ் பட்டியல்
Load line	எடைக்கோடு
Loan conversion	கடன் மாற்றுதல்
Marine Insurance	கடல் இன்ஷூரன்ஸ்
Market	அங்காடி
Market gardening	காய்கறி பயிரிடுதல்
Mercantile Marine	வணிகக்கப்பல்கள்
Merchant Adventurers	துணிகர வியாபாரிகள்
Middle ages	இடைக்காலம்
Migration	இடப்பெயர்ச்சி
Minimum wages	குறைந்த பட்ச ஊதியம்
Monometallism	ஒற்றை (உலோக) நாணய முறை
Monopoly	முற்றுரிமை
National Assistance	தேசீய உதவி
National Debt	தேசீயக்கடன்
Nationalization	அரசாங்கம் மேற்கொள்வது, அரசுடைமையாக்கல், தேசீய மயமாக்கல்
Navigation Act	கடற்கடவுச் சட்டம்
Note issue	நோட்டு வெளியீடு
Occupational diseases	தொழில் வியாதிகள்

Old colonial system	பழைய குடியேற்றத் திட்டம்
Overtime	அதிக நேர வேலை
Partnership	கூட்டு நிறுவனம்
Pauper children	அனாதைக் குழந்தைகள்
Pauperism	இரவலர் பிரச்சினை
Peasant proprietor	சொந்த நில விவசாயி
Pedigree stock	ஜாதிக் கால்நடைகள்
Picketing	மறியல்
Poor house	இரவலர் அகம்
Poor Law	இரவலர் சட்டம்
Poor rates	இரவலர் வரிகள், இரவலர் விகிதம்
Poor relief	இரவலர்க்கு உதவி
Population	மக்கள் தொகை
Poultry farming	கோழி, வாத்து வளர்த்தல்
Preferences	சலுகைகள்
Protective duties	காப்பு வரிகள்
Public Health	பொதுமக்கள் சுகாதாரம்
Rates	கட்டணங்கள்
Rationalization	சீரமைப்பு
Relay system	ஆள்மாற்றும் முறை
Responsible government	பொறுப்புள்ள அரசாங்கம்
Restoration	முடியாட்சியின் மீட்சி
Royal Commission	அரசர் ஆணைக்குழு
Royal Council	அரச மன்றம்
Rump	எச்சப் பாராளுமன்றம்
Run on bank	பாங்குமீது படையெடுப்பு
Rural exodus	கிராமத்திலிருந்து வெளியேற்றம்
Sanitation	துப்புரவு
Schedule	அட்டவணை
Shipping conference	கப்பல் சங்கம்
Sinking Fund	கடன் தீர்க்கும் நிதி
Small holding	சிறுபண்ணை
Smuggling	கள்ளக் கடத்தல்
Socialism	பொது உடைமை
Sovereignty	இறைமை, அரசின் வல்லமை
Standard gauge	தர அகலம்
Subsidy	மானியம்
Supertax	மேல்வரி
Surtax	எச்சவரி

Syndicalism	தொழிற்குழு ஆட்சி
Telecommunications	தொலைச் செய்தித் தொடர்பு
Token coin	ஒப்பு நாணயம்
Toll	சுங்கம்
Trade Boards	தொழிற் கழகங்கள்
Trade Union	தொழிலாளர் சங்கம், தொழிற் சங்கம்
Tramp	நாடோடிக் கப்பல்
Treasury bill	கருவூல உண்டியல், கருவூல ரஸீது
Triple Alliance	முக்கூட்டு
Trustee stocks	தருமகர்த்தர் பத்திரங்கள்
Turnpike	சுங்கப்பாதை
Underwriter	ஈட்டுறுதியாளர்
Unemployment	வேலையின்மை
Usury	கடும் வட்டி
Visible trade	புலனாகும் வாணிபம்
Visitor	பார்வையாளர்
Wage Board	ஊதியக் கழகம்
Welfare state	பொதுநல அரசு
Work house	வேலையகம்
Working Parties	நடைமுறைக் குழுக்கள்
Workshop	தொழிற்கூடம்

கலைச்சொல் அகராதி

தமிழ் - ஆங்கிலம்

அங்காடி	Market
அட்டவணை	Schedule
அதிகநேர வேலை	Overtime
அமைதிகாக்கும் நீதிபதி	Justice of the Peace
அரசமன்றம்	Royal council
அரசர் ஆணைக்குழு	Royal commission
அரசாங்கப் பண உதவி	Bounty
அரசாங்கம் மேற்கொள்வது	Nationalization
அரசு	Crown
அரசுடைமையாக்கல்	Nationalization
அனாதைக் குழந்தைகள்	Pauper children
அன்னியச் செலாவணி	Foreign exchange
அன்னியச் செலாவணிச் சமன் பாட்டு நிதி	Exchange Equalization Fund
அன்னியர்	Aliens
ஆய்வாளர்	Inspector
ஆள் மாற்றும் முறை	Relay system
இங்கிலாந்துப் பாங்கு	Bank of England
இடப்பெயர்ச்சி	Migration
இடைக்காலம்	Middle Ages
இணைப்பு	Amalgamation, Federation
இயக்குநர்	Director
இரட்டை நாணயமுறை	Bimettalism
இரவலர் அகம்	Poor-house
இரவலர் காவலர்	Guardians of the poor

இரவலர்க்கு உதவி	Poor Relief
இரவலர் சட்டம்	Poor Law
இரவலர் பிரச்சினை	Pauperism
இரவலர் வரி, இரவலர் விகிதம்	Poor rates
இலாப ஈவு	Divident
இல்லத் தொழில்முறை	Domestic system of Industry
இறைமை (அரசின் வல்லமை)	Sovereignty
இனவிருத்தி செய்தல்	Breeding
இன்ஷுரன்ஸ்	Insurance
இன்ஸ்பெக்டர்	Inspector
ஈட்டுறுதி அக்கறை	Insurable interest
ஈட்டுறுதியாளர்	Underwriter
ஈட்டிய வருமானம்	Earned Income
உண்டியல்	Cheque
உண்டியல் கழிவகங்கள்	Discount houses
உள் எரிப்பொறி	Internal combustion engine
உள்நாட்டு நீர்வழிகள்	Inland navigations, Inland waterway
உள்நாட்டுப் போர்	Civil War
ஊதியக் கழகம்	Wage board
எச்சப் பாராளுமன்றம்	Rump
எச்ச வரி	Surtax
எடைக்கோடு	Load line
எஸ்டேட் வரி	Estate duty
ஐந்தொகை	Balance sheet
ஐரோப்பியக் கண்டமுறை	Continental system
ஒப்பு நாணயம்	Token coin
ஒருங்கு சேர்த்தல்	Consolidation
ஒற்றை நாணயமுறை	Monometallism
கடல் இன்ஷுரன்ஸ்	Marine Insurance
கடல் மறியல்	Blockade
கடற் கடவுச் சட்டம்	Navigation Act
கடன் தீர்க்கும் நிதி	Sinking fund
கடன் மாற்றுதல்	Conversion of loan
கடும் வட்டி	Usury
கட்டடச் சங்கங்கள்	Building Societies
கட்டணக் கழிவு ஒத்திப் போட்டுத்தரும் முறை	Deferred rebates system
கண்காணிப்பாளர்	Inspectors

கப்பல் சங்கம்	Shipping conferences
கருவூல உண்டியல், கருவூல ரஸீது	Treasury bill
கருவூலத் தலைவர்	Chancellor of the exchequer
கருவூல நோட்டு	Currency note
கள்ளக் கடத்தல்	Smuggling
கற்ற தொழில்கள்	Learned professions
காப்பு வரிகள்	Protective duties
காமன் வெல்த்	Commonwealth
காய்கறி பயிரிடுதல்	Market gardening
கார எஃகு	Basic steel
கிராமத்திலிருந்து வெளியேற்றம்	Rural exodus
குடியேற்றச் சலுகை	Colonial preference
குறியீட்டு எண்	Index number
குறைந்தபட்ச ஊதியம்	Minimum wages
கூட்டு	Federation
கூட்டுச் சங்கச் சட்டங்கள்	Combination laws
கூட்டுத் தொழில் மன்றங்கள்	Joint Industrial councils
கூட்டு நிறுவனம்	Partnership
கூட்டுப் பங்குக் கம்பெனி	Joint stock company
கூட்டுப் பங்குப் பாங்கு	Joint stock bank
கூட்டுறவு இயக்கம்	Co-operative movement
கோழி, வாத்து வளர்த்தல்	Poultry farming
சட்டமுறைப் பணம்	Legal tender money
சமரசம் செய்தல்	Conciliation
சமஷ்டி	Federation
சலுகைகள்	Preferences
சிவில் விமானப் போக்குவரத்து	Civil aviation
சிறு பண்ணைகள்	Small holdings
சீரமைப்பு	Nationalisation
சுங்கக் கிடங்கு	Bonded warehouse
சுங்கப்பாதை	Turnpike
சுங்கம்	Toll
சுங்கவரி	Customs duty
செக்கு	Cheque
செலாவணி அளவைக் குறைத்தல்	Deflation of currency
செலாவணிக் கருத்தாளர்கள்	Currency School
செலுத்து நிலை	Balance of payments
செறிந்த சாகுபடி	Intensive cultivation

சொந்த நிலக்காரன்	Freeholder
சொந்த நில விவசாயி	Peasant proprietor
டீஸல் பொறி	Diesel engine
தடையிலா வாணிபம்	Free trade
தர அகலம்	Standard gauge
தருமகர்த்தர் பத்திரங்கள்	Trustee stocks
தலையிடாமை	*Laissez-faire*
தன் இயக்கப் பொறிகள்	automation
தானியச் சட்டம்	Corn Law
தீர்வகம்	Clearing house
துணிகர வியாபாரிகள்	Merchant adventures
துப்புரவு	Sanitation
தேசீயக் கடன்	National Debt
தேசீய உதவி	National Assistance
தேசீயமயமாக்குதல்	Nationalization
தேர்ந்த கூலியாட்கள்	Journeymen
தொகுநிதி	Consolidated Fund
தொலைச்செய்தித் தொடர்பு	Telecommunication
தொழில் வியாதிகள்	Occupational diseases
தொழிலாளர் சங்கம்	Trade union
தொழிற் கட்சி	Labour Party
தொழிற் கழகங்கள்	Trade Boards
தொழிற்குழு ஆட்சி	Syndicalism
தொழிற் கூடம்	Workshop
தொழிற் சங்கம்	Trade Unionism
தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள்	Factory Acts
தொழிற் பயிற்சி	Apprenticeship
தொழிற் புரட்சி	Industrial Revolution
தொன்மைப் பொருளியலார்	Classical Economists
தோழமை உதவிகள்	Friendly benefits
தோழமைச் சங்கங்கள்	Friendly societies
நடைமுறைக்குழு	Working party
நம்பிக்கை உத்திரவாதம்	fidelity guarantee
நம்பிக்கை வெளியீடு	fiduciary issue
நாடோடிக் கப்பல்	Tramp
நிதிக்கடன்	Funded debt
நிதி நெருக்கடி	Financial crisis
நிதி மந்திரி	Chancellor of the Exchequer
(நில) ஒதுக்கீடு	Allotment

நில வடிகால்	Land drainage
நேர்முக வரி	Direct tax
நோட்டு வெளியீடு	Note issue
பணஉதவி முறை	Allowance system
பணப்புழக்கம்	Currency in circulation
பழைய குடியேற்றத் திட்டம்	Old Colonial System
பாங்குச் சாசனச் சட்டம்	Bank Charter Act
பாங்குமீது படையெடுப்பு	Run on Bank
பாங்குயியல் கருத்தாளர்கள்	Banking School
பாங்கு விகிதம்	Bank Rate
பாதிநேரமுறை	Half-time system
பார்வையாளர்	Visitor
பால்பண்ணைத் தொழில்	Dairy farming
பிரபுக்கள் சபை	House of Lords
பிறப்பு விகிதம்	Birth Rate
புலனாகும் வாணிபம்	Visible trade
புலனாகா ஏற்றுமதி	Iivisible export
பெருங்கொள்ளை நோய்	Black Death
பேரரசு வரிச்சலுகை	Imperial Preference
பொது உடைமை	Socialism
பொதுச் சந்தை	Common Market
பொதுச் சரக்கேற்றிச் செல்பவர்	Common carrier
பொதுநல அரசு	Welfare state
பொதுமக்கள் சுகாதாரம்	Public Health
பொறுப்புள்ள அரசாங்கம்	Responsible Government
பொறியமைப்பு, பொறியியல்	Engineering
பொன் நாணயத் திட்டம்	Gold standard
பொன்னாக மாற்றலாகா நோட்டுகள்	Inconvertible paper currency
மக்கள் உரிமைச் சாசன இயக்கம்	Chartist movement
மக்கள் தொகை	Population
மதிப்பிட்ட வரிகள்	Assessed taxes
மத்திய பாங்கு	Central Bank
மந்தம்	Depression
மரண வரி	Death duty
மரண விகிதம்	Death rate
மலிவான பணம்	Cheap money
மலைமேய்ச்சல்	Hill farming
மலை விவசாயம்	Hill farming

மறியல்	Picketing
மறைமுகவரி	Indirect tax
மானியம்	Bounty, subsidy
மீண்டும் தனியார் உடைமையாக்கல்	Denationalization
முகவர்	Agent
முக்கூட்டு	Triple alliance
முடியாட்சியின் மீட்சி	Restoration
முறை வழிக்கப்பல	Liner
முற்றுரிமை	Monopoly
மூலதன வரி	Capital levy
மேல்வரி	Supertax
லாயிட்ஸ் பட்டியல்	Loyds list
வணிகக் கப்பல்கள்	Mercantile marine
வணிகச் சட்டம், வணிக நீதி	Law Merchant
வணிகர் சபை, வணிகர் சங்கம்	Chamber of Commerce
வருமானவரி	Incometax
வரையறுக்கப்பட்ட பொறுப்பு	Limited Diability
வர்த்தகத் தத்துவம்	Mercantilism
வாணிபக் கழகம்	Board of Trade
வாணிப நிலை	Balance of Trade
வேலைக்கு வராமை	Absenteeism
வேலைப் பகிர்வு	Division of labour
வேலையகம்	Workhouse
வேலையின்மை	Unemployment
வேலை வாய்ப்பகம்	Employment exchange
ஜாதிக் கால்நடைகள்	Pedigree stock
ஹேன்ஸ் வணிகர்கள்	Hanse Merchants